Protokół Nr XXXIX/08
z XXXIX sesji Rady Miejskiej w Łodzi
odbytej w dniu 10 września 2008 r.

I. Stan Rady:

43 radnych, obecnych – 40 radnych, nieobecnych – 3 radnych, w tym 2 usprawiedliwionych.

II. Radni nieobecni:

1. Edward Chudzik – uspr.
2. Władysław Skwarka
3. Czesław Telatycki – uspr.

Lista obecności stanowi **załącznik nr 1** do protokołu.

III. Obrady rozpoczęły się o godz. 9,20

IV. Ustalenia

Ad pkt 1 - Otwarcie sesji - wyznaczenie sekretarzy obrad - komunikaty organizacyjne – propozycje ograniczeń czasowych wystąpień - propozycje zmian wporządku obrad.

Otwarcia obrad XXXIX sesji Rady Miejskiej w Łodzi dokonał **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak,** który powitał radnych i zaproszonych gości uczestniczących w obradach. Następnie poinformował, że zgodnie z podpisami na liście obecności na sali obrad obecnych jest 23 radnych i Rada Miejska może podejmować stosowne uchwały. W dalszej kolejności prowadzący obrady na sekretarzy obrad wyznaczył następujących radnych:
1/ p. Sławomira Woracha,
2/ p. Patrycję Wójcik.

Następnie prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział, że w związku z wprowadzeniem elektronicznego systemu głosowania, sekretarze obrad nie będą liczyli głosów. Swoją czynność podejmą w przypadku awarii lub odejścia przez Radę Miejską od elektronicznego głosowania.

Prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak w ramach komunikatów organizacyjnych poinformował, że:
1/ w środę 17 września br. spotkania przed XL sesją odbędą się o godz. 8,15 z Panem Prezydentem i Wiceprezydentami Miasta; o godz. 8,45 z przewodniczącymi komisji Rady Miejskiej a o godz. 9,15 z przewodniczącymi klubów radnych;

2/ kluby radnych proszone są o wytypowanie swoich przedstawicieli do rad społecznych przy zakładach opieki zdrowotnej;
3/ radni: p. A. Lucińska, p. A. Nowak oraz p. M. Walasek zapraszają wszystkich Państwa Radnych w dniu 12 września br. na wyprawę i odwiedzenie „Zielonych skarbów Łodzi" – miejsc cennych dla łodzian – unikatowych zarówno pod względem przyrodniczym, jak i krajobrazowym. Wyprawa będzie miała charakter turystyczno-piknikowy, a dzięki obecności Panów Profesorów z Wydziału Biologii UŁ opatrzona będzie fachowym, specjalistycznym i ciekawym komentarzem. Wyjazd planowany jest z parkingu UMŁ od strony Placu Komuny Paryskiej o godz. 10,00. Radni, którzy deklarują swoją obecność podczas wyprawy proszeni są o zapisywanie się na listę u radnej p. Anny Lucińskiej;
4/ w dniu 13 października 2008 r. w godz. 10,00-16,00 w Dużej Sali Obrad UMŁ odbędzie się konferencja poświęcona „Zielonym skarbom Łodzi";
5/ poprawki do projektów uchwał składane przez projektodawców powinny być złożone w formie pisemnej lub elektronicznej z odpowiednim wyprzedzeniem do Zespołu Obsługi Sesji celem przygotowania wizualizacji.

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** zaproponował wprowadzenie ograniczeń czasowych wystąpień, jakie miałyby obowiązywać na bieżącej sesji: przewodniczący klubów – 10 min, przewodniczący Komisji - 10 min, indywidualne wystąpienia - 5 min (radny może wystąpić tylko 1 raz), replika - 1 min, Prezydent Miasta i Wiceprezydenci - 20 min. Dyskusja na temat interpelacji: radny interpelujący - 5 min - radny może wystąpić 1 raz, inni radni - 2 min - radny może wystąpić 1 raz, Prezydent Miasta i Wiceprezydenci - 20 min, radny interpelant na zakończenie - do 1 min. Ustne interpelacje, zapytania, wolne wnioski - do 3 min, pisemne interpelacje: do wyczytania - ilość stron bez ograniczeń, wygłaszana tezowo - do 3 min.

Sprawdzono quorum. Na sali obrad obecnych było 23 radnych.

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie propozycję ograniczeń czasowych wystąpień.

Przy **19** głosach **„za"**, **5** głosach **„przeciwnych"** oraz **1** głosie **„wstrzymującym się"** Rada Miejska **przyjęła** propozycję wprowadzenia ograniczeń czasowych wystąpień.

W dalszej kolejności **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poinformował, że wraz z zawiadomieniem o zwołaniu sesji Rady Miejskiej doręczony został radnym porządek obrad stosownie do art. 20 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym. Stosownie do art. 20 ust. 1a ustawy o samorządzie gminnym, Rada może wprowadzić zmiany w porządku obrad bezwzględną większością głosów ustawowego składu Rady /w przypadku Rady Miejskiej w Łodzi są to 22 głosy/. Następnie, w związku z § 9 ust. 2 znowelizowanego Regulaminu pracy Rady Miejskiej przystąpiono do zgłaszania wniosków dotyczących porządku obrad oraz wniosków o charakterze formalnym.

Jednocześnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poinformował, że w dniu 8 września br. wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik przekazał prawidłową wersję wykazu jednostek budżetowych oświaty i wychowania oraz edukacyjnej opieki wychowawczej, stanowiącą załącznik do projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie zasad gromadzenia dochodów na rachunku dochodów własnych jednostek budżetowych oświaty i wychowania oraz edukacyjnej opieki wychowawczej prowadzonych

przez Miasto Łódź - druk nr 204/2008 - pkt 28 **(**materiał doręczony do skrytek w dniu 8.09.2008 r.).

Radny p. Dariusz Joński zaproponował, aby pkt 8, 9 i 10 porządku obrad dot. MPK były procedowane łącznie.

Radny p. Marcin Bugajski zgłosił kontrwniosek. Mówca powiedział, że pkt 8 porządku obrad dot. strategii komunikacji miejskiej, a pkt 9 i 10 dot. bieżącej działalności MPK i ZDiT.

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek zaproponował wycofanie z porządku obrad pkt 27 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie uchylenia uchwały Nr XXVIII/568/08 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 12 marca 2008 r. w sprawie ustalenia zasad korzystania ze stołówek zorganizowanych w szkołach prowadzonych przez Miasto Łódź - druk nr 203/2008. Zgodnie z § 32 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie zasad techniki prawodawczej, jeżeli uchyla się przepis ustawy upoważniającej do wydania aktu wykonawczego przyjmuje się, że taki akt wykonawczy traci moc obowiązującą z dniem wejścia w życie przepisu uchylającego upoważnienie do wydania tego aktu. Mocą ustawy z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o systemie oświaty, ustawy Karta nauczyciela oraz ustawy o postępowaniu w sprawach nieletnich zmienione zostało brzmienie dotychczasowego art. 67a, z którego w ust. 3 wynika, że warunki korzystania ze stołówki szkolnej, w tym wysokość opłat za posiłki, ustala dyrektor szkoły w porozumieniu z organem prowadzącym szkołę tj. w analizowanym przypadku Prezydentem Miasta Łodzi. W tym stanie rzeczy kierując się przywołaną zasadą można przyjąć, że z dniem wejścia w życie wskazanej ustawy w zakresie art. 67a, tj. z dniem 23 sierpnia 2008 r. traci byt prawny uchwała Nr XXVIII/568/08 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 12 marca 2008 r. w sprawie ustalenia zasad korzystania ze stołówek zorganizowanych w szkołach prowadzonych przez Miasto Łódź, bez konieczności wskazywania tego odrębnym aktem prawnym. W związku z powyższym projekt uchwały opisany w druku nr 203/2008 jest z punktu widzenia zasad legislacji zbędny. Ponadto pragnę zaproponować wprowadzenie do porządku obrad w pkt 30a projektu uchwały w sprawie zatwierdzenia projektu pn. „Przedszkolna edukacja wspierająca - bez ryzyka" w ramach Poddziałania 9.1.1 w ramach Priorytetu IX Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013 – druk nr 218/2008. W ramach aplikacji o środki na realizację projektu potrzebny jest wkład własny. Przyznane środki to blisko 700.000 zł. Uchwała Rady Miejskiej jest wymagana jako jeden z elementów wykorzystania projektu".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała: „Skoro projekt uchwały, o którym wspomniał wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek jest tak cenny, to dlaczego nie był omawiany na wczorajszym posiedzeniu Komisji Edukacji?".

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział: „Z logicznego punktu widzenia, projekt uchwały nie traci na wartości, jeśli nie został on wczoraj zaprezentowany na posiedzeniach Komisji Edukacji i Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej. Myślę, że odpowiednie wyjaśnienia zostaną dzisiaj na sesji udzielone".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział, że wniosek dot. wprowadzenia do porządku obrad w pkt 30a projektu uchwały w sprawie zatwierdzenia projektu pn. „Przedszkolna edukacja wspierająca - bez ryzyka" w ramach Poddziałania 9.1.1 w ramach Priorytetu IX Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013 – druk nr 218/2008 r. zostanie poddany pod głosowanie dopiero wówczas, kiedy radni otrzymają przedmiotowy projekt uchwały na swoje stoliki".

Wobec braku dalszych propozycji przystąpiono do głosowania zmian w porządku obrad.

Prowadzący obrady, **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie propozycję radnego p. D. Jońskiego dot. łącznego procedowania pkt 8, 9 i 10 porządku obrad.

Przy **9** głosach **„za"**, **20** głosach **„przeciwnych"** oraz **braku** głosów **„wstrzymujących się"** Rada Miejska **nie przyjęła** propozycji łącznego procedowania pkt 8, 9 i 10 porządku obrad /wniosek nie uzyskał bezwzględnej większości ustawowego składu Rady – 22 głosy/.

Radny p. Marcin Bugajski zaproponował, aby pkt 9 i 10 porządku obrad dot. MPK były procedowane łącznie**.**

Prowadzący obrady, **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie propozycję radnego p. M. Bugajskiego dot. łącznego procedowania pkt 9 i 10 porządku obrad.

Przy **24** głosach **„za"**, **4** głosach **„przeciwnych"** oraz **2** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska **przyjęła** propozycję łącznego procedowania pkt 9 i 10 porządku obrad /wniosek uzyskał bezwzględną większość ustawowego składu Rady – 22 głosy/.

Porządek obrad po zmianach stanowi **załącznik nr 2** do protokołu.

<u>Ad pkt 2 – Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.</u>

Prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak poprosił, aby przewodniczący Klubów Radnych zgłaszali swoich przedstawicieli do Komisji Uchwał i Wniosków.

Przewodniczący Klubu Radnych Platformy Obywatelskiej, p. Mateusz Walasek zgłosił kandydaturę **radnej p. Karoliny Kępki.**

Przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości p. Sławomir Worach zgłosił kandydaturę **radnego p. Mariusza Bogacza.**

Przewodniczący Klubu Radnych Lewica p. Dariusz Joński zgłosił kandydaturę **radnej p. Małgorzaty Niewiadomskiej-Cudak.**

Zgłoszeni kandydaci wyrazili zgodę na pracę w Komisji Uchwał i Wniosków.

Następnie wobec braku innych propozycji **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie zaproponowany skład Komisji Uchwał i Wniosków.

Przy **29** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych"** i **braku** głosów **„wstrzymujących się"** Rada Miejska powołała Komisję Uchwał i Wniosków w składzie:

- **p. Mariusz Bogacz,**
- **p. Karolina Kępka,**
- **p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak.**

Ad pkt 3 - Przyjęcie protokołu z XXXVIII sesji Rady Miejskiej w Łodzi.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak poinformował, że protokół z XXXVIII sesji Rady Miejskiej w Łodzi odbytej w dniu 27 sierpnia 2008 r. był wyłożony do wglądu w Biurze Rady Miejskiej. Dotychczas uwag nie zgłoszono, wobec czego stwierdził, że protokół z XXXVIII sesji Rady Miejskiej w Łodzi został przyjęty.

Ad pkt 4 - Sprawozdania z wykonania uchwał Rady Miejskiej i z działalności Prezydenta Miasta Łodzi w okresie między sesjami.

Sprawozdanie z wykonania uchwał podjętych podczas obrad XXXVIII sesji odbytej w dniu 27 sierpnia br. przedstawił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski**. Szczegółowa treść sprawozdania stanowi **załącznik nr 3** do protokołu.

Następnie **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski** przedstawił sprawozdanie z działalności Prezydenta Miasta w okresie między sesjami tj. od 26 sierpnia do 8 września br. Szczegółowa treść sprawozdania stanowi **załącznik nr 4** do protokołu.

Prowadzenie obrad przejął **wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Krzysztof Piątkowski**.

Ad pkt 5 – Sprawozdanie z działalności Przewodniczącego Rady Miejskiej w okresie między sesjami.

Sprawozdanie z działalności Przewodniczącego Rady Miejskiej w okresie od 28 sierpnia do 9 września 2008 r. przedstawił **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak**. Szczegółowa treść sprawozdania stanowi **załącznik nr 5** do protokołu.

Punkty 6 i 7 porządku dziennego zostaną zrealizowane po przerwie obiadowej.

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek zaproponował wprowadzenie do porządku obrad w pkt 30a projektu uchwały w sprawie zatwierdzenia projektu pn. „Przedszkolna

edukacja wspierająca - bez ryzyka" w ramach Poddziałania 9.1.1 w ramach Priorytetu IX Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013 – druk nr 218/2008 .

Przy **23** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **2** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska **przyjęła** propozycję wprowadzenia do porządku obrad w pkt 30a projektu uchwały w sprawie zatwierdzenia projektu pn. „Przedszkolna edukacja wspierająca - bez ryzyka" w ramach Poddziałania 9.1.1 w ramach Priorytetu IX Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013 – druk nr 218/2008 /wniosek uzyskał bezwzględną większość ustawowego składu Rady – 22 głosy/.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zgłosił wniosek dot. zdjęcia z porządku obrad pkt 12 - Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawach nadania statutów osiedlom oraz w sprawie przedłużenia kadencji rad osiedli – druk BRM nr 104/2008.

Przy **26** głosach **„za"**, **6** głosach **„przeciwnych"** oraz **1** głosie **„wstrzymującym się"** Rada Miejska **przyjęła** propozycję zdjęcia z porządku obrad pkt 12 - Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawach nadania statutów osiedlom oraz w sprawie przedłużenia kadencji rad osiedli – druk BRM nr 104/2008 /wniosek uzyskał bezwzględną większość ustawowego składu Rady – 22 głosy/.

Ad pkt 8 – Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Łodzi w zakresie zbiorowej komunikacji miejskiej oraz transportu drogowego na lata 2009 – 2016 – druk BRM nr 126/2008.

W imieniu własnym i radnego p. Marcina Bugajskiego sprawę zreferował **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak**, który powiedział: „W przedmiotowym projekcie uchwały ustala się kierunki działania dla Prezydenta Miasta Łodzi polegające na podjęciu wszelkich niezbędnych działań zmierzających do stworzenia strategii rozwoju, modernizacji i poprawy atrakcyjności zbiorowej komunikacji miejskiej oraz transportu drogowego w Łodzi na lata 2009-2016. Ponadto zobowiązuje się władze Miasta do przedstawienia przedmiotowej strategii do akceptacji przez Radę Miejską w Łodzi do dnia 31 grudnia 2008 r. Naszą intencją było to, aby w Łodzi powstała strategia dot. komunikacji miejskiej, jak i transportu drogowego, czyli poruszania się po łódzkich ulicach samochodami osobowymi, ciężarowymi i autobusami. Takiego dokumentu do tej pory nie ma. Strategia powinna mówić o pewnych działaniach i zamierzeniach oraz zawierać terminy realizacji konkretnych działań. Rada Miejska w Łodzi podjęła już szereg dokumentów dot. polityki transportowej dla Miasta. 29 stycznia 1997 r. podjęto uchwałę w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla miasta Łodzi. Wspomniana uchwała ma kilka dobrych założeń. W dokumencie napisano o zapewnieniu sprawności funkcjonowania transportu, o wzmocnieniu rangi poprawności jakości transportu zbiorowego, o poprawie systemu transportu ładunków, o poprawie warunków parkowania. Mówi się o alternatywach, o Mieście bez samochodu, o zrównoważonym rozwoju. We wspomnianej polityce, przyjętej 10 lat temu, mówi się również o stymulowaniu koncentracji miejsc pracy, mówi się, że priorytet będzie miał transport zbiorowy i ruch pieszy, a na obszarach o intensywnej zabudowie pozostawiona będzie większa swoboda używania samochodów. Natomiast na obszarach peryferyjnych, o małej gęstości zabudowy, układ drogowy i podaż parkingów będą dostosowane do potrzeb wynikających z prognoz

motoryzacji. Mówi się także o sukcesywnym zastępowaniu obecnego taboru nowoczesnym, o zwiększeniu zakresu uprzywilejowania tramwajów w ruchu miejskim itd. Sądzę, że Państwo Radni doskonale znają wspomniany dokument i każdy z nas się pod nim podpisze, gdyż są w nim zapisane bardzo szczytne założenia, które są realizowane. Ponieważ uchwała nie ma określonych ram czasowych, jest dokumentem bardzo ogólnym i mówi o ogólnej polityce transportowej w Łodzi, toteż można ją realizować przez lat 5, 10, czy 30. Oczywiście można powiedzieć, że cały czas dążymy do tego, aby uchwała została zrealizowana. W 2005 r. powstał znacznie grubszy dokument o nazwie zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego aglomeracji łódzkiej. Mówił on o całej aglomeracji i zakładał ramy czasowe na lata 2005-2008. Można powiedzieć, że plan rozwoju zostanie wyczerpany 31 grudnia br. W związku z wieloma zamierzeniami władz Łodzi m.in.: ubieganiem się Łodzi o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016, budową nowego dworca kolejowego Łódź – Fabryczna oraz nowego centrum Miasta, budową Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, a także w związku z rozwojem łódzkich osiedli mieszkaniowych oraz zwiększeniem liczby samochodów na łódzkich ulicach potrzebna jest nowa strategia rozwoju, modernizacji i poprawy atrakcyjności zbiorowej komunikacji miejskiej oraz transportu drogowego. Chyba wszyscy chcemy, aby Łódź stała się Europejską Stolicą Kultury. Robimy wiele, aby przedstawić Łódź jako Miasto, w którym kultura się wspaniale rozwija. Oczywiście promocja Miasta poprzez kulturę, jak również działania promocyjne nie wystarczą. Abyśmy stali się Europejską Stolicą Kultury musimy być przygotowani ze względu na politykę transportową. Musimy być przygotowani na to, co się będzie działo w roku 2016. Dlatego też kres strategii transportu, o którą wnioskujemy, to rok 2016. Budowa nowego dworca kolejowego Łódź – Fabryczna oraz nowego centrum Miasta to największa inwestycja w Łodzi, a być może w Europie. Wszyscy jesteśmy świadomi, że wiąże się to z tym, że będzie potrzebna zmiana całego systemu transportu w centrum Miasta, zarówno w czasie budowy dworca, jak i po jego otwarciu. Dworzec Łódź-Fabryczna nie będzie tylko zwykłym dworcem kolejowym, jak to jest dzisiaj. W przyszłości ma to być dworzec, gdzie będą przyjeżdżały pociągi wysokich prędkości. Tak więc, na wspomniany dworzec kolejowy będą przyjeżdżali mieszkańcy nie tylko Łodzi i pobliskich miejscowości, ale także mieszkańcy regionu, którzy szybkim pociągiem będą chcieli dostać się w kierunku Warszawy, Poznania, czy Wrocławia. Nie możemy pozwolić sobie na to, aby przez ten wielki dworzec kolejowy w centrum Miasta, Łódź była zakorkowana i nie można było do niego dojechać. Trzeba dostosować cały system komunikacyjny do dworca. Ponad dworcem powstaną nowe ulice. Również jest ważne, abyśmy zaczęli dyskutować o koncepcji rozwoju dróg na wspomnianym terenie. Jeśli chodzi o budowę ŁTR, to można powiedzieć, że projekt jest już zakończony. Trwają jeszcze ostatnie prace na skrzyżowaniach. Budowa ŁTR uzmysławia nam jaka jest potrzeba rozbudowy linii tramwajowych i włączenia ŁTR w cały system komunikacji zbiorowej. Trzeba podyskutować na temat rozwiązania jak mają poruszać się inne tramwaje po tej trasie i czy nie rozbudowywać projektu ŁTR do innych miejscowości np. Tuszyna, Konstantynowa, Aleksandrowa. Jeśli chcemy budować metropolię, to wydaje mi się, że nasza aglomeracja powinna być połączona dobrą, sprawną i szybką komunikacją tramwajową. W ostatnich latach, szczególnie po wejściu Polski do UE możemy zauważyć w Łodzi wielki bum mieszkaniowy. Tworzą się nowe osiedla na peryferiach Miasta, jak i w centrum. Związane jest to z migracją ludności między osiedlami. Do tego trzeba dostosować cały system komunikacyjny, zarówno komunikację zbiorową, jak i również transport drogowy. Większość osób, które przeprowadzają się posiadają własny samochód. Jeżeli widzimy nowe osiedla w pobliżu ul. Kilińskiego, to możemy przewidzieć, że w niedługim czasie ruch samochodowy w tym rejonie zostanie zwiększony. Wszyscy widzimy też, że na łódzkich ulicach jest coraz więcej samochodów. To jest tylko kilka przykładów, dla których potrzebna jest nam dzisiaj strategia mówiąca o konkretnych datach i założeniach. O tym, że mamy korki w centrum i nie

tylko, wszyscy się przekonaliśmy, bo była budowa Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Łódzka Spółka Infrastrukturalna przeprowadza wielką inwestycję dot. wodociągów, a także mamy remonty dróg. Jednak to wszystko minie. Natomiast nie minie ilość samochodów, które poruszają się po łódzkich ulicach. Nie wierzę, że po zakończeniu remontów, na które narzekamy, usprawni się ruch w centrum Miasta. 18 lutego 2000 r. było zarejestrowanych w Łodzi 199.963 samochody osobowe. 10 lipca 2008 r. było zarejestrowanych 240.945 samochodów osobowych. Oznacza to, że ilość samochodów w Łodzi ciągle rośnie. Sądzę, że ten trend będzie się utrzymywał, gdyż korzystamy ze wzrostu gospodarczego i łodzian stać na to, żeby kupić samochód. Auto jest i było zawsze marzeniem Polaków. Pamiętam pokolenie moich rodziców, kiedy marzyło się chociażby o Fiacie 126p. Dzisiaj są to już inne samochody. Obecnie często jest tak, że rodzina ma nie jeden, a dwa samochody. Wskaźnik motoryzacji, który wskazuje ilość samochodów na 1000 mieszkańców, od 2000 r. cały czas rośnie pomimo, że cały czas spada liczba łodzian. W 2000 r. było 257 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, w roku 2004 r. – 296, a w obecnej chwili – 326. Zagęszczenie samochodów jest bardzo duże. Nie poradzimy sobie z ruchem samochodowym bez nowego określenia pewnych priorytetów dot. komunikacji w Łodzi. Od 30 lat są w Mieście zarezerwowane miejsca na budowę nowych dróg. Trzeba pomyśleć o rozbudowie komunikacji. Nie możemy czekać i mówić, że trzeba to zrobić, bo to każdy potrafi. Ważne jest, żeby to realizować i określić konkretne ramy czasowe. Moim zdaniem taką barierą graniczną jest rok 2016, kiedy będziemy Europejską Stolicą Kultury. Razem z radnym p. M. Bugajskim chcieliśmy przedstawić Państwu kilka szczegółowych celów strategii. My nie chcemy zawężać katalogu celów, którymi m.in. są:

- przygotowanie Łodzi do zwiększonego ruchu turystycznego w roku 2016, kiedy to nasze Miasto będzie Europejską Stolicą Kultury. Musimy się przygotować, że w 2016 r. w Łodzi pojawią się turyście w liczbie większej niż jest to dzisiaj,
- sprawna organizacja ruchu w centrum Miasta (w trakcie oraz po zakończeniu budowy nowego dworca kolejowego Łódź – Fabryczna oraz nowego centrum). Nie możemy sobie pozwolić na to, aby przez wspomnianą budowę ruch był sparaliżowany. Dlatego też trzeba bardzo dokładnie przygotować wszystkie działania dot. przemieszczania się w trakcie wielkiej budowy, jak i po jej zakończeniu,
- rozbudowa linii tramwajowych oraz autobusowych na terenach nowopowstałych osiedli mieszkaniowych. Mówiłem już o bumie mieszkaniowym, ale mamy także starsze osiedla, które nie są połączone liniami tramwajowymi. Takimi osiedlami są: Janów, Olechów, Złotno, osiedle przy Centrum Matki Polski. Są tam miejsca, na których można wybudować linie tramwajowe. Wielu łodzian chciałoby dojeżdżać do centrum Miasta, do szkoły, na uczelnię właśnie tramwajem. Wydaje się, że ten środek lokomocji, poruszający się po wydzielonych torowiskach, jest szybki i ekologiczny. Trzeba dyskutować na temat, które osiedla i w którym roku należy podłączyć do linii tramwajowej. Mam nadzieję, że te ustalenia przyjmiemy wspólnie,
- modernizacja istniejących linii komunikacji miejskiej. Miasto musi to czynić na bieżąco. Z jednej strony chodzi o modernizację techniczną, a z drugiej strony trzeba modernizować przebieg linii i częstotliwość kursów. Kiedy w centrum budujemy nowe osiedle, to do niego musimy skierować zwiększony ruch komunikacji miejskiej, ponieważ w jego kierunku potoki pasażerów będą liczne.
- opracowanie polityki poprawy atrakcyjności zbiorowej komunikacji miejskiej, dzięki czemu komunikacja miejska stałaby się realną alternatywą dla prywatnego transportu samochodowego. Każdy posiadacz samochodu jest dumny z tego, że może poruszać się nim po Mieście. Zdając sobie sprawę z tego, że mamy coraz większe korki, musimy zaproponować łodzianom, aby przesiedli się z własnych samochodów do komunikacji

zbiorowej. Wyznacznikiem atrakcyjności będzie fakt, kiedy kierowca samochodu osobowego przesiądzie się do tramwaju lub autobusu,
- opracowanie planu modernizacji łódzkiego systemu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem budowy ścieżek rowerowych. Jest to kolejna alternatywa dla transportu samochodowego. Radni są miłośnikami jazdy na rowerze. Wiem, że w tym przedmiocie przygotowywany jest projekt uchwały. Cieszę się, że takie inicjatywy powstają.

Musimy podjąć decyzję, że inwestycje na ul. Kaczeńcowej, ul. Konstytucyjnej i wielu innych, które są w planach, należy rozpocząć. Musimy odkorkować centrum Miasta. Musimy zapewnić lepszy dojazd pomiędzy różnymi częściami Łodzi. To może uczynić tylko rozbudowa i budowa nowych ulic. Nie wystarczy powiedzieć, że trzeba to zrobić. W kwietniu br., kiedy radni PO zgłaszali pomysł o zmianę taryf i przedłużenie ważności biletów jednorazowych na czas remontów, zaczęliśmy mówić o problemach komunikacyjnych. My chcemy mówić o globalnych problemach komunikacji. Oczywiście są problemy bieżące, które trzeba jak najszybciej załatwić i rozwiązać, ale my musimy myśleć globalnie i wiedzieć jak komunikacja ma wyglądać za kilka lat, czyli w roku 2016, kiedy Łódź będzie Europejską Stolicą Kultury". Wypowiedź była poparta prezentacją multimedialną, która stanowi **załącznik nr 6** do protokołu.

Przystąpiono do zadawania pytań.

Radna p. Iwona Bartosik zapytała: „Co Panom jest wiadomo na temat zlecenia przez Prezydenta Miasta i ZDiT szczegółowej analizy polityki transportowej?".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział: „Co innego jest przygotowanie analizy, a co innego jest przygotowanie strategii pod konkretny program. Na bieżąco rozmawiam z wiceprezydentem Miasta p. Jarosławem Wojcieszkiem, dyrektorem Zarządu Dróg i Transportu p. Aliną Giedryś, prezesem MPK p. K. Wąsowiczem oraz radnymi. Wiem, że trwają prace nad szczegółową analizą polityki podatkowej. Zarząd Dróg i Transportu ogłosił przetarg nieograniczony na opracowanie koncepcji przebudowy układu drogowego wokół multimedialnego dworca Łódź-Fabryczna. Trwają także prace na temat tworzenia polityki transportowej w Łodzi. Prace cały czas trwają. Jednak wraz z radnym p. M. Bugajskim postanowiliśmy rozpocząć dyskusję na powyższy temat w Radzie Miejskiej, gdyż nie tylko rolą Prezydenta Miasta oraz urzędników UMŁ jest przedstawianie pewnych koncepcji i dyskusji. My musimy określić przede wszystkim ramy czasowe konkretnych działań. Analiza jest przygotowywana i mam nadzieję, że będzie ona jednym z elementów strategii. Chciałbym, aby do końca br. do Rady Miejskiej trafiła strategia, która jeszcze nie będzie strategią kompleksową ze wszystkimi działaniami, ale będą w niej określone ramy czasowe, że do dnia tego i tego będzie przedstawiony sposób rozwiązania danego problemu. Chodzi o to, żeby do 2016 r. przemodelować i unowocześnić komunikację miejską w Łodzi, zarówno jeśli chodzi o transport zbiorowy, jak i drogowy. Oczywiście możemy cały czas mówić o MPK, możemy dyskutować o możliwości wprowadzenia nowych przewoźników oraz o częstotliwości autobusów. To jest bardzo ważne, ale musimy również myśleć globalnie, gdzie tworzyć nowe linie i budować nowe ulice. Dlatego strategia w pewien sposób uzupełnia i spina, a być może nawet mobilizuje urzędników, aby działania były podejmowane szybciej. Wydaje mi się, że jesteśmy w dobrym momencie, abyśmy mogli nad tematem dyskutować. Nie chciałbym, abyśmy dyskutowali na temat strategii po fakcie. Było wiele projektów, o których dyskutowało się po fakcie. Przypomnę, że w latach 80-tych budowano dworzec kolejowy Łódź-Kaliska. Obok niego wybudowano ulicę, która łączy Retkinię z centrum Miasta. Obie inwestycje były tak „wspaniale" zaplanowane, że z ulicy Bandurskiego nie można wjechać na dworzec. Ja nie chcę powtórki z lat 80-tych, kiedy to źle

zaplanowano dwie wielkie inwestycje. Obecnie też będziemy mieli inwestycję związaną z dworcem kolejowym Łódź-Fabryczna i budowaniem ulic. Mam nadzieję, że przygotowana strategia rozwiąże problemy i obawy łodzian. Moim zdaniem musimy o tym rozmawiać publicznie. Jeśli przedmiotowa uchwała zostanie podjęta, to oczekuję, że do 31 grudnia 2008 r. Prezydent Miasta przedstawi założenia wspomnianej strategii z konkretnymi terminami i działaniami. Następnie plany trafią do Wieloletniego Planu Inwestycyjnego".

Radna p. Iwona Bartosik powiedziała: „Z długiej odpowiedzi udało mi się wyłuskać informację, że Prezydent Miasta pracuje nad tego typu dokumentem i że przedmiotowy projekt uchwały jest rzeczą wtórną do prac podjętych przez Prezydenta Miasta. Drugie moje pytanie dot. następującej kwestii – jaką rolę widzą projektodawcy w przedsięwzięciu kolei obwodowej? Kolej obwodowa, jeśliby zaistniała, rozwiązałaby dużo kłopotów komunikacyjnych. Mam nadzieję, że wnioskodawcy przybliżą wspomniany temat".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział: „Nawiązując do wtórności projektu uchwały pragnę powiedzieć, że nie jest to kwestia wtórna. My, określając kierunki działania, korzystając z uprawnień Rady Miejskiej, wskazujemy Prezydentowi Miasta pewne cele, które powinny być zrealizowane w strategii. Widzimy pewien czasookres - rok 2016, widzimy wielkie inwestycje i mówimy na co w szczególności należy zwrócić uwagę i czego w szczególności oczekujemy. Projekt uchwały powstał po pewnych wnioskach łodzian, którzy do nas piszą e-maile oraz się z nami spotykają. Dlatego też przedstawiamy Prezydentowi Miasta pewne założenia i cele do strategii. Kolej obwodowa jest bardzo dobrym pomysłem. W tej sprawie kontaktowałem się również z Marszałkiem Województwa Łódzkiego. Myślę, że rozbudowa kolei obwodowej to sposób na połączenie nie tylko osiedli łódzkich, ale również podłódzkich miejscowości. Chodzi o stworzenie kolejki miejskiej, jaka jest w Warszawie lub w Trójmieście. To przedsięwzięcie będzie miało sukces, kiedy do jego realizacji włączą się również inne samorządy. Wielki projekt ŁTR jest tak naprawdę tramwajem łódzkim, bo inne gminy ze względów finansowych go nie zrealizowały. Miejmy nadzieję, że go zrealizują. Trzeba zrobić wszystko, aby po rozbudowie i modernizacji torów kolejowych można było je wykorzystać. Moim zdaniem, pomysł z koleją obwodową jest bardzo dobry, ale obawiam się, że nie jest to projekt, który możemy zrealizować bardzo szybko, z uwagi na to, że jak na razie pozostałe samorządy nie wyraziły woli włączenia się do tego projektu. Sama kolej obwodowa w Łodzi nie spełni oczekiwań, jakie w niej pokładamy. Ją trzeba byłoby bardzo zmodernizować, a nakłady na to przewyższyłyby rozbudowę linii tramwajowych. Uważam, że należałoby przeprowadzić analizę rozbudowy kolei obwodowej i zastanowić się nad pomysłem. Cieszę się, że radna p. I. Bartosik problem kolei obwodowej poruszyła".

Radna, p. Barbara Masłowska zapytała:
- czy opracowywane przez Zarząd Dróg i Transportu Studium w zakresie urbanistyczno – transportowym Miasta będzie zawierało odpowiedź na pytanie, jakie finanse Miasto musi przygotować, aby zrealizować założenia zawarte w przedmiotowym projekcie uchwały?

Odpowiedzi udzielił **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak,** który podkreślił, że strategia, która ma zostać przygotowana przez Prezydenta Miasta musi zawierać pewne oszacowanie wydatków. Dane takie mogą się zmieniać z uwagi na rosnące koszty materiałów. Po przeprowadzeniu poważnej dyskusji Rada Miejska powinna ustalić pewne priorytety. To znaczy określić, czy dla Miasta priorytetem jest tworzenie infrastruktury drogowej, infrastruktury tramwajowej, która usprawni poruszanie się po Mieście, czy też będą istniały inne priorytety związane z wydatkami budżetowymi. Wiadomo, że budżet Miasta nie

jest elastyczny, ale jednak Miasto posiada coraz większe dochody, czyli istnieje możliwość planowania coraz odważniejszych inwestycji. Dobrze jednak byłoby określić priorytety, według których Miasto powinno się kierować. To znaczy, czy priorytetem będzie transport i komunikacja? Sądzę, że taki priorytet Miasto powinno mieć, ponieważ jest to jedna z ważniejszych spraw, jeżeli chodzi o Miasto, o Prezydenta Miasta i Radę Miejską.

Wobec braku dalszych pytań przystąpiono do prezentacji **opinii komisji Rady Miejskiej:**

Przewodniczący Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej radny, p. Jan Mędrzak poinformował, że Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały w przedmiotowej sprawie.

W związku z brakiem dalszych opinii komisji przystąpiono do **prezentacji stanowiska Prezydenta Miasta**, które przedstawił **wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek** mówiąc m.in.: „Przedmiotowy projekt uchwały Rady Miejskiej opiniowany jest pozytywnie. Koncepcja opracowania strategii rozwoju, modernizacji i poprawy atrakcyjności zbiorowej komunikacji miejskiej oraz transportu drogowego w Łodzi jest dla Miasta konieczna. Dlatego też w jednostkach organizacyjnych Miasta trwają prace zmierzające do sformułowania strategii transportowej dla Łodzi. Temu celowi mają służyć Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, które znajduje się w końcowej fazie opracowania w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej oraz Studium systemu komunikacyjnego miasta Łodzi, którego aktualizacja przeprowadzana jest w Zarządzie Dróg i Transportu. W oparciu o wyżej wymienione dokumenty do końca grudnia bieżącego roku zostanie opracowana i przedłożona Radzie Miejskiej strategia transportowa dla miasta Łodzi.

Następnie przystąpiono do prezentacji **stanowisk klubowych:**

Przewodniczący Klubu Radnych Lewica p. Dariusz Joński powiedział m.in.: „Członkowie Klubu poprą przedmiotowy projekt uchwały z jednoczesną propozycją poprawki, aby celem strategii był jeden najważniejszy punkt tj. dobrze zorganizowana i punktualna komunikacja miejska, a nie sześć wymienionych w uzasadnieniu punktów. Niedobrze się stało, że przedmiotowy projekt jest procedowany obecnie a nie po dyskusji nad polityką Miasta, jeśli chodzi o komunikację miejską i transport zbiorowy. Wówczas projekt ten można byłoby uzupełnić o kilka dość ważnych punktów, które by wystąpiły w trakcie dyskusji. Jednak w sprawie niepokoi członków Klubu nieobecność Prezydenta Miasta, który powinien przedstawić Radzie Miejskiej strategię rozwoju komunikacji miejskiej. Obecnie prawda jest taka, że komunikacja miejska nie działa tak, jak powinna. Podejmowanie przedmiotowego projektu uchwały jest zasadne, ponieważ strategia powinna być, ale wpisane cele nijak się mają do rzeczywistości. Brak jest punktów dotyczących punktualności i ogólnie dobrze zorganizowanej komunikacji miejskiej. Na zakończenie wypowiedzi ponownie chciałbym przypomnieć, że Klub zgłasza wniosek, aby wykreślić sześć wpisanych w uzasadnieniu celów, a wpisać jeden podstawy dotyczący dobrze zorganizowanej i punktualnej komunikacji miejskiej".

Ad vocem głos **zabrał wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek,** który powiedział m.in.: „Koncepcja rozwoju komunikacji miejskiej i jej poprawy nie jest tematem, który został zauważony dziś, czy dwa lata temu**,** o czym będą świadczyły informacje przekazywane w kolejnych punktach porządku obrad**.** Chodzi o kierunki działań przemyślanych i wypracowanych w toku spotkań, negocjacji i prac prowadzonych w gronie instytucji komunikacyjnych Miasta od początku bieżącego roku. Odpowiednie jednostki Miasta cały

czas pracują nad tym tematem. Nie wszyscy są zadowoleni z komunikacji zbiorowej, co jest zrozumiałe. Ostrzegam jednak przed uogólnianiem, czy generalizowaniem, że wszystko jest tragiczne, ponieważ bardzo dużo wysiłków wkładanych jest w poprawę tej sytuacji. Bardzo dużo działań podejmowanych jest w obszarze intelektualnym, finansowym, wykonawczym i technologicznym, aby komunikacja we wszystkich ujęciach ulegała poprawie, głównie dla wszystkich mieszkańców Miasta".

Przewodniczący Klubu Radnych PO p. Mateusz Walasek powiedział m.in.: „Członkowie Klubu uważają, że strategia jest potrzebna w kontekście najbliższych pokoleń. Na temat komunikacji miejskiej Rada Miejska poprzednich kadencji oraz ówczesne Zarządy Miast uchwalały różne dokumenty, niektóre z nich były bardzo odkrywcze np. z 2005 r. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego, czy też z 1999 r. Plan Obsługi Komunikacyjnej Łodzi, który mówi o budowie skrętu z pętli przy ul. Lodowej w stronę wschodnią, co spowodowałoby nieblokowanie Widzewa w przypadku awarii pomiędzy rondem Inwalidów a pętlą na końcu ul. Rokicińskiej. Dotychczas jednak taki skręt nie powstał. Można z tego wyciągać wniosek, że im więcej się coś przemyśli, tym coś będzie bardziej trafionym rozwiązaniem. Członkowie Klubu uznają, że należy powrócić do tematu działań bieżących, jeżeli chodzi o komunikację, ale należy też myśleć o strategii np. powstawania korków w związku z budową nowego Dworca Fabrycznego. Dlatego też członkowie Klubu mają świadomość, że kiedyś pojawią się problemy związane z przebudową centrum w związku z organizacją Europejskiej Stolicy Kultury".

Przewodniczący Klubu Radnych P i S p. Sławomir Worach powiedział m.in.: „Głęboko nie zgadzam się z wypowiedzią przedmówcy. Przecież podstawowa teza brzmi, że od tego, jakie działania zostaną podjęte w tym momencie będzie zależała przyszłość. Ponadto wszystkim nam zależy na tym, aby komunikacja miejska funkcjonowała w Łodzi jak najlepiej. Wydaje mi się, że złe i błędne decyzje podejmowane w latach 1993 – 2002 mają istotne znaczenie i przekładają się na to, co obecnie nas dotyka. Natomiast, jeśli chodzi o strategię, to uważam, że jest ona bezwzględnie konieczna dla Miasta. Jednak nie zastępowałbym w uchwale, w której następuje powierzenie Prezydentowi Miasta obowiązków przedstawienia strategii podstawowych kierunków jedynie ogólnikowym stwierdzeniem, które tak naprawdę nic nie znaczy. Radni muszą wskazywać określone kierunki, gdzie ta strategia ma się rozwijać. Warto byłoby pomyśleć o inwestycjach przyszłościowych, które czekają nasze Miasto. Jest to między innymi Nowe Centrum Łodzi, Europejska Stolica Kultury w 2016 r. Dlatego też warto, aby transport zbiorowy został dostosowany do powyższych celów i Rada Miejska przyjęła przedmiotowy projekt uchwały ustalając kierunki rozwoju. Warto byłoby spojrzeć w przyszłość, ponieważ nie decydujemy tylko i wyłącznie o teraźniejszości, ale decyzje Rady Miejskiej mają również istotne znaczenie z punktu widzenia przyszłości".

Następnie przystąpiono do **dyskusji indywidualnej:**

Radny, p. Marian Papis powiedział m.in.: „Na wstępnie chciałbym stwierdzić, że nie podoba mi się słowo strategia. Jest to język z przeszłości dotyczący na przykład planu 5 czy 6 letniego. Dlatego też należałoby pozostać przy kierunkach rozwoju. Jednocześnie chciałbym podkreślić, że Prezydent Miasta na każdą kadencję przygotowuje plan działania /dotyczący również komunikacji miejskiej/, który chciałby zrealizować. Wiele z inwestycji będzie wybiegało w przyszłość, ponieważ nie ma możliwości ich zrealizowania w trakcie obecnej kadencji. Przejmujemy też wiele dobrych rozwiązań z poprzedniej kadencji w celu ich kontynuacji. Jednocześnie chciałbym zwrócić uwagę, że jeśli chcemy poprawić komunikację

w Mieście to nie ma możliwości otwierania nowych linii tramwajowych, ewentualnie autobusowych. Ponadto istnieje możliwość zmiany taboru poprzez zakup nowego, o ile Spółka MPK będzie dysponowała odpowiednim budżetem. Należy poprawić komunikację w sensie wygody dla mieszkańców, punktualności. Możliwe jest planowanie, czy transport miejski może wyprzedzać, czy ograniczać transport indywidualny? Jeżeli zostanie wykonana inwestycja w postaci Łódzkiego Tramwaju Regionalnego to na pewno poprawi się funkcjonowanie komunikacji w Mieście. Dlatego też sądzę, że należy poprawiać na dzień dzisiejszy to, co jest możliwe w infrastrukturze miejskiej. Ważną również kwestią jest poprawa komunikacji z Warszawą oraz synchronizowanie komunikacji miejskiej /podziemnej/ w celu stworzenia lepszych warunków. Czyli należy poprawić warunki komunikowania, których podjął się Prezydent Miasta. Bardzo istotną kwestią jest również systematyczna, w miarę posiadanych możliwości wymiana taboru, szczególnie autobusowego".

Radny, p. Marcin Bugajski powiedział m.in.: „Powstał bardzo ciekawy sojusz ideologiczny, ale nie wiem, czy obydwie strony są zadowolone z towarzystwa. Po pierwsze chciałbym zauważyć, że strategia nie jest związana w żaden sposób z ustrojem komunistycznym. Ponieważ jest to słowo starogreckie. Strategos był dowódcą wojsk greckich. Należy podkreślić, że strategia służy temu, aby przeprowadzać wszelkie działania w sposób planowy i skoordynowany. Jednocześnie chciałbym zauważyć, że w Radzie Miejskiej nie powinniśmy wyłącznie patrzeć na jedną kadencję, ale myśleć globalnie i strategicznie. Natomiast, jeżeli ktoś uważa, że uchwały podejmowane przez Radę Miejską nie mają znaczenia, ponieważ nie zostaną wykonane, to powinien zrezygnować z mandatu, gdyż podważa sens swojej działalności. Sądzę, że takie twierdzenie jest ze wszech miar dziwne. Na zakończenie chciałbym odnieść się do propozycji zamiany sześciu punktów wymienionych w uzasadnieniu na jeden twierdząc, że jest to spłycenie procedowanego projektu uchwały. Będą głosował „przeciwko" zgłoszonej poprawce proponując podjęcie przedmiotowego projektu uchwały w zaprezentowanej przez projektodawców wersji".

Radna, p. Ilona Orczykowska powiedziała m.in.: „W momencie, kiedy usłyszałam, że słowo strategia jest sformułowaniem z poprzedniej epoki postanowiłam zabrać głos. Podkreślam, że istnieje ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, która narzuca samorządom konstruowanie strategii stanowiących podstawę do realizowania różnych działań, również z zakresu potrzeb publicznych. Mówienie, że jest to instrument przestarzały jest pewną niestosownością. Jestem za powstaniem strategii, o której mowa, ponieważ nie ma obecnie strategii rozwoju miasta Łodzi. Myślę, że Rada Miejska idzie w dobrym kierunku poprzez małe kroki prowadzące do skonstruowania takich instrumentów, które pozwolą określić kierunki działań. Należy również pamiętać o tym, że strategia jest instrumentem, który z jednej strony diagnozuje obecną sytuację, a z drugiej strony ustala pewne kierunki działań przypisując im określone zadania, przypisując do nich zasoby ludzkie i finansowe oraz ustalając pewną hierarchię odpowiedzialności. Sądzę, że ustalenie i skonstruowanie dokumentu, o którym mowa może tylko dobrze przysłużyć się Miastu i jego mieszkańcom".

Pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski powiedział m.in.: „Chciałbym nawiązać do wypowiedzi radnego p. D. Jońskiego, którego celem jest utrwaleniem niedobrej praktyki i wprowadzania w obszar pewnej nudy w zakresie swojej niewiedzy, jeśli chodzi o komunikację w Łodzi. Chciałbym przypomnieć, że wszystkie dokumenty programowe, strategiczne, które powstały w Mieście były tworzone z udziałem

kolegów politycznych Pana radnego, czyli radnych SLD. Nikt nie mówił o tym, że te dokumenty były złe. Oddzielnym problemem było to, na ile zostały one realizowane w

praktyce. W tym momencie chciałbym podziękować za wprowadzenie tematyki transportowej pod obrady Rady, ponieważ będzie to okazja do uzupełnienia wiedzy w tym zakresie. Jasne jest, że wszystkie strategie można wykonywać i realizować, jeżeli ma się odpowiednie możliwości materialne, finansowe w postaci środków budżetowch, albo pomysłów i narzędzi na to, aby te środki zdobyć pozabudżetowo. Chodzi między innymi o pieniądze unijne. Jednocześnie należy pamiętać, że istnieje bieżąca rzeczywistość zmuszająca do koncentrowania wydatków i zadań inwestycyjnych w tak krótkim czasie /zwłaszcza lata 2007 – 2009/, która spowoduje występowanie trudności w komunikacji publicznej. Przytaczany w dyskusji dokument z 2005 r. dotyczący komunikacji był oceniany pozytywnie również wśród mieszkańców w sensie punktualności. W momencie rozpoczęcia tak dużej ilości robót w centrum Miasta pojawiły się perturbacje. Jednak należy świadomie decydować się na takie trudności w celu wykorzystania środków i wielkich efektów. I tak z MPK, które było na skraju bankructwa powstało przedsiębiorstwo posiadające najlepsze konotacje, jeżeli chodzi o zdrowy system finansów wewnątrz przedsiębiorstwa oraz dokonało niebywałej operacji polegającej na wymianie w ciągu dwóch lat około połowy taboru autobusowego. Dzięki tym remontom i nakładom inwestycyjnym Miasto będzie dysponowało najlepszym systemem komunikacji publicznej, co jest bardzo dobrze oceniane z zewnątrz. Nie oznacza to, że Miasto uniknie problemów, ponieważ zmiany cywilizacyjne postępują tak szybko, że władze Miasta muszą się na nie przygotować. Rozumiem sens przedmiotowej strategii w tym znaczeniu, że nie tylko chodzi o wypełnienie dokumentów strategicznych w ramach określonej perspektyw czasowej, ale również przygotowanie się na wyzwania związane z trudnymi wyborami, nie tylko w zakresie zobowiązań finansowych, ale i ograniczeń. Należy sobie uświadomić, że w pewnym momencie trzeba będzie centrum Miasta ograniczyć, jeżeli chodzi o dostępność komunikacji indywidualnej i przenieść to na transport publiczny. Miasto do tego przygotowuje się poprzez działania w zakresie rozbudowy i priorytetu dla tramwaju, które były wymienione w każdym z dokumentów, o których wspominano w trakcie prowadzonej dyskusji. Należy uświadomić, że dyskusja na temat komunikacji będzie związana z trudnymi wyborami, ale należy ją podejmować. Ponadto zmieni się optyka niektórej części infrastruktury w perspektywie wielkich i strategicznych inwestycji np. węzeł kolejowy w ramach Nowego Centrum. Obecnie bez wprowadzenia kolei regionalnej do centrum Miasta, kolej obwodowa nie ma racji bytu, ponieważ nikomu nie będzie się opłacać wkładać pieniądze w infrastrukturę, gdzie potok pasażerów będzie na tyle mały, że nie będzie to przedsięwzięcie opłacalne. W momencie, jeżeli inwestycja zostanie połączona z centrum Miasta otworzą się nowe perspektywy. Obecnie Miasto zamawiając usługi w MPK płaci określone pieniądze na poziomie 260.000.000 zł, podczas gdy przychody z biletów będące przychodami Miasta są połową tej kwoty. Czyli różnice te Miasto dopłaca. Dlatego też każde działania Miasta dotyczące komunikacji publicznej będą musiały rozstrzygać, na ile Miasto ma dopłacać do komunikacji publicznej? To są wszystkie wyzwania strategiczne”.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz powiedział m.in.: „Wymienionych w uzasadnieniu do przedmiotowego projektu uchwały sześć punktów da się streścić jednym podsumowaniem: zmierzamy do wprowadzenia w Łodzi polityki zrównoważonego transportu. Celem strategii powinno być również zapisanie procentowego udziału transportu zbiorowego, transportu indywidualnego oraz transportu alternatywnego. Sądzę, że jest to sprawa kluczowa, ponieważ wszyscy sobie zdajemy sprawę, że poszerzanie ulic oraz polepszanie ich jakości i drożności nie zamknie nigdy problemu zwiększonego ruchu samochodowego. Ponieważ wygodniejsza

droga przyciąga większy ruch samochody. Dlatego należy prowadzić dyskusję na temat, jak najszerszego rozpropagowania transportu zbiorowego w ramach strategii. Ważną kwestią jest również problem ściągalności opłat za przejazd transportem zbiorowym. Środki, które Miasto uzyskuje ze sprzedaży biletów nie pokrywają w całości kosztów transportu. Zawsze będzie tak, że transport będzie deficytowy i Gmina będzie musiała w jakiś sposób do niego dopłacać. Można jednak te koszty redukować przy racjonalnej polityce, jeśli chodzi o pobór opłat".

Wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik powiedział m.in.: „W nawiązaniu do wypowiedzi radnej p. I. Orczykowskiej chciałbym stwierdzić, że Łódź posiada strategię rozwoju przyjętą przez Radę Miejską. W ostatnim czasie do Przewodniczącego Rady Miejskiej zostało skierowane sprawozdanie z jej realizacji, które powinno zostać wprowadzone pod obrady Rady. Strategia ta jest na bieżąco realizowana".

Radny, p. John Godson powiedział m.in.: „Chciałbym podkreślić, że Łódź nie posiada całościowej i spójnej strategii rozwoju np. sportu, czy transportu. Oznacza to, że Miasto nie posiada spójnej strategii rozwoju. Byłoby dobrze, aby każdy wydział opracował konkretny, spójny plan rozwoju".

Następnie **prowadzący obrady**, **wiceprzewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi p. Krzysztof Piątkowski** ogłosił minutową przerwę w obradach.

Po przerwie wobec braku dalszych głosów w dyskusji, jej podsumowania w imieniu projektodawców dokonał **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak**, który powiedział m.in.: „Cieszę się z dyskusji przeprowadzonej na temat komunikacji miejskiej, która de facto rozpoczęła się już w kwietniu br. Już wówczas radni z Platformy Obywatelskiej zgłaszali projekt uchwały w sprawie wydłużenia taryf na bilety komunikacji miejskiej. Wówczas już mówiono o bieżących problemach, jakie posiada komunikacja w związku z remontami łódzkich ulic oraz inwestycjami związanymi z wodociągami prowadzonymi przez Łódzką Spółkę Infrastrukturalną a także budową Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Cieszę się, że Rada Miejska wydłużyła na okres do 2 listopada br. ważność biletów jednorazowych. To działanie mówiące o bieżących potrzebach komunikacji miejskiej i łodzian w tym zakresie było w przypadku Rady Miejskiej bardzo sprawne. W tym miejscu chciałbym wszystkim radnym podziękować za to zaangażowanie. Już wówczas mówiono, że trzeba dyskutować nie tylko o tym, co jest dzisiaj, ale o tym, co będzie w przyszłości. Szczególnie ważnym problemem jest punktualność komunikacji miejskiej, na co narzekają łodzianie. Do tego, aby autobusy i tramwaje przyjeżdżały według rozkładu nie potrzeba tworzyć opasłych tomów, w których będą zapisywane działania Rady Miejskiej w tym zakresie. Uważam, że strategia dotycząca komunikacji miejskiej jest bardzo potrzebna, o czym mówił również w wypowiedzi wiceprezydent Miasta p. J. Wojcieszek. Potrzebna jest strategia zadaniowa a nie strategia ogólna. Chodzi o opisanie konkretnych zadań oraz ram czasowych. Należy określić priorytety komunikacji miejskiej. Być może, kiedy określimy, że komunikacja jest bardzo ważna w przyszłości nie będzie dyskusji na temat stanu bieżącego komunikacji miejskiej. Chodzi o to, aby obecnie nie przeoczyć tego, co może się zdarzyć za kilka lat. Wówczas łodzianie będą mieli pretensje do radnych o to, co w zakresie komunikacji miejskiej zrobili w latach 2008 – 2009. Przedmiotowa strategia wybiega w przyszłość i należy obecnie zrobić wszystko, aby takie projekty jak Europejska Stolica Kultury oraz nowy Dworzec Łódź – Fabryczna nie powodowały bałaganu w centrum Miasta. Na zakończenie wypowiedzi apelowałbym o przyjęcie przedmiotowego projektu uchwały".

Wobec braku propozycji Komisji Uchwał i wniosków – **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi p. Krzysztof Piątkowski** poddał pod głosowanie projekt uchwały w przedmiotowej sprawie, opisany w druku BRM nr 126/2008.

Po głosowaniu, w którym **26** radnych głosowało **„za", brak** było głosów **„przeciwnych"** oraz **8** radnych **„wstrzymało się" - radny, p. Tomasz Sadzyński** zgłosił wniosek o reasumpcję powyższego głosowania, w związku z awarią urządzenia służącego do elektronicznego głosowania.

Radny, p. Maciej Rakowski zgłosił kontrwniosek do powyższego wniosku formalnego. Jednocześnie zaapelował do Państwa Radnych o to, aby w sytuacji pojedynczego przypadku niezadziałania terminala służącego do elektronicznego głosowania nie było powtarzane całe głosowanie, ponieważ zamiast usprawnienia pracy Rady Miejskiej osiągnięty zostanie efekt odwrotny. W zaistniałym przypadku należy umożliwić zainteresowanemu radnemu złożenie jednozdaniowego oświadczenia, że głosował w określony sposób i jego wynik nie został uwzględniony, w sytuacji, gdy jeden lub dwa głosy nie mają wpływu na wynik głosowania.

Radny, p. Tomasz Sadzyński wycofał wniosek formalny i jednocześnie poprosił o odnotowanie w protokole, iż w powyższym głosowaniu oddał głos „za" przedmiotowym projektem uchwały.

Wobec powyższego **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi p. Krzysztof Piątkowski** ogłosił, że przy **26** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **8** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska **podjęła** uchwałę **Nr XXXIX/769/08** w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Łodzi w zakresie zbiorowej komunikacji miejskiej oraz transportu drogowego na lata 2009 – 2016, która stanowi **załącznik nr 7** do protokołu.

Przystąpiono do łącznego rozpatrywania punktów 9 i 10.

Ad pkt 9 - Przedstawienie szczegółowej informacji na temat polityki Miasta w sprawie lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi.

Ad pkt 10 - Przedstawienie szczegółowej informacji na temat funkcjonowania Spółki MPK „Łódź".

Informację na temat polityki Miasta w sprawie lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi przedstawiła **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś**, która poinformowała, że polityka ta jest na bieżąco realizowana i przybierze formę strategii, która będzie niezwykle konstruktywnym elementem obligującym do realizacji poszczególnych etapów, w poszczególnych okresach czasowych, czyli przewidzi cele i środki skoordynowane łącznie. Od roku 1997 r. Miasto dysponuje przyjętą przez Radę Miejską polityką transportową zrównoważonego rozwoju transportu. Jest to dokument, który we wszystkich polskich i europejskich miastach opiera się o te same założenia. Jest on w pewien sposób uniwersalny. Natomiast jego realizacja w każdym z miast nabiera cech indywidualnych. Założenia te są podstawą sposobu myślenia i projektowania, a następnie realizacji. Celem głównym strategii

transportowej, obejmującej zarówno układ drogowy, jak i układ transportu zbiorowego, łącznie wszystkie środki i narzędzia przemieszczania potoków pasażerskich oraz potoków transportowych w obszarze Miasta. Tym celem jest stworzenie warunków dla bardziej sprawnego i bezpiecznego - niż obecnie - przemieszczania osób i towarów, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Modernizacja i rozwój systemu transportu służyć winien stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego, poprawie wizerunku Miasta oraz zmniejszeniu zróżnicowań w rozwoju i jakości życia, w poszczególnych obszarach Miasta. Sprawność systemu transportowego jest głównym nerwem rozwoju gospodarczego Miasta. W związku z powyższym jego waga jest nie do przecenienia. Celami szczegółowymi jest m.in.:

1) zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji,
2) wzmocnienie rangi i poprawa jakości transportu zbiorowego,
3) poprawa systemu transportu ładunków,
4) ograniczenie wpływu transportu na środowisko,
5) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
6) poprawa ekonomicznej efektywności transportu.

Natomiast cele w zakresie transportu zbiorowego są jedną z dziedzin realizacji polityki transportowej zrównoważonego rozwoju transportu. Inne cele realizowane są w zakresie urbanistyki. Plany zagospodarowania i studia urbanistyczne przewidują wytyczne prowadzące do zrównoważonego rozwoju transportu. Również są zadania w zakresie ochrony środowiska oraz rozlokowania handlu. Tymi celami w zakresie transportu zbiorowego jest:

1) przywrócenie tramwajowi roli środka podstawowego w przewozach komunikacją zbiorową poprzez zwiększenie jego atrakcyjności, niezawodności i bezpieczeństwa. Środkami są:
- wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego poprzez zahamowanie degradacji torowisk i taboru oraz sukcesywne modernizowanie tego systemu. System ten jest jednym z najbogatszych sieci w układzie miast polskich i europejskich. Jest trzecią, co do wielkości siecią w kraju, w związku z czym bazowanie na tym potencjale jest niezwykłym atutem Miasta;
- sukcesywne zastępowanie obecnego taboru nowoczesnym taborem niskopodłogowym;
- zwiększenie zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim;
- przyjęcie zasady utrzymania komunikacji autobusowej w centrum, tylko w szczególnie uzasadnionych przypadkach. W tym przypadku chodzi o niepokrywanie się linii tramwajowych i autobusowych, ponieważ linie tramwajowe są sprawniejsze i suwerenne w stosunku do ruchu ulicznego oraz bardziej ekologiczne. Nie jest to z kolei działanie, które jest przyjmowane bez oporu ze strony społeczeństwa. Mieszkańcy chcą mieć alternatywę tzn. tramwaj i autobus, podczas kiedy nasze dążenia powinni zmierzać w stronę eliminacji autobusu tam, gdzie oferowana jest dobra linia tramwajowa;
- przyjęcie zasady obsługi obszarów peryferyjnych liniami autobusowymi dowożącymi pasażerów do trasy tramwajowej;
- utrzymanie autobusu jako podstawowego środka przewozowego w jednostkach strukturalnych nie obsługiwanych przez tramwaj;

2) uzupełnienie systemu tramwajowego o wybrane odcinki, prowadzące do zwiększenia udziału tramwaju w przewozach, przy równoczesnej rezygnacji z odcinków o małych potokach ruchu; W tym przypadku osiągnięto równowagę i podział zadań przewozowych pomiędzy tramwaj i autobus wynosi 50% do 50%. Podczas, kiedy jeszcze kilka lat temu dominował autobus. Władze Miasta będą dążyć do tego, aby przewozy były w większym stopniu przejmowane przez tramwaj;
3) kontynuacja wymiany taboru autobusowego oraz wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej (o dużych potokach i częstotliwościach), wydzielonych pasów ruchu dla autobusów oraz

wprowadzenie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną priorytetu dla nadjeżdżających pojazdów transportu zbiorowego;

4) racjonalizacja marszrutyzacji (układu linii) i rozkładów jazdy, uwzględniająca, między innymi, lepsze wykorzystanie transportu szynowego i eliminację konkurencyjności linii autobusowych. W tym przypadku krokiem milowym, który nastąpił po uchwaleniu polityki transportowej był rok 2001, kiedy w oparciu o przeprowadzone kompleksowe badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Łodzi opracowano i wprowadzono nowy układ tramwajowy. To jest układ 15 linii w miejsce poprzednich 23, w postaci pokrycia głównych kierunków przemieszczeń pasażerów. Obecnie potoki powyżej 2 tys. pasażerów (relacja dzielnica – dzielnica) realizowane są bezprzesiadkowo. Dopiero mniejsze potoki skazane są na przesiadkę. Po kilku latach ten stan będzie wymagał kolejnej aktualizacji i dostosowania popytu do podaży;
5) kontynuacja reformy systemu taryfowego w kierunku wprowadzenia jednolitego biletu ważnego na wszystkie środki transportu obsługujące aglomerację;
6) uwzględnienie wymogów niepełnosprawnych użytkowników;
7) stworzenie i rozwój systemu informowania pasażerów;
8) wprowadzenie mechanizmów konkurencji w obsłudze transportowej Miasta, szczególnie w komunikacji zbiorowej.
9) modernizacja systemu zarządzania ruchem, w tym zainstalowanie centralnego systemu sterowania ruchem, z uwzględnieniem wymogów priorytetu dla transportu zbiorowego,
10) budowa parkingów przy przystankach komunikacji szynowej i autobusu, (w tym dla systemu Park and Ride.

Zarząd Dróg i Transportu realizując politykę transportową we wszystkich aspektach, od okresu jej wprowadzenia w życie prowadzi badania, studia i opracowania, które zawsze uwzględniają powyżej przedstawione wytyczne. Natomiast tempo realizacji zależy od nakładów finansowych. I tak przeprowadzono:

- badania liczby przewożonych pasażerów na liniach tramwajowych i autobusowych (2003, 2004, 2005). Badania te wskazały na tendencje zmian, regionalne i dzielnicowe. Okazało się, że Łódź rozwija się zarówno w sposób planowy oraz elastyczny, w związku z koniecznością dostosowania się do faktów już dokonanych, czyli dużych potoków i generatorów ruchu w miejscach wybranych przez inwestora;
- badania liczby przewożonych pasażerów na liniach autobusowych nocnych (2007);
- badania rodzajów biletów wykorzystywanych w przejazdach oraz udziału przejazdów ulgowych i bezpłatnych w ogólnej liczbie przejazdów komunikacją zbiorową (2002, 2005). Przeprowadzono ankiety na około 50 tys. pasażerów komunikacji. Dzięki takim badaniom z 12,5 % osób jeżdżących bez biletu 40 % wskazało brak możliwości zakupu biletu. Poprzez to wprowadzono obowiązek sprzedaży biletów u kierowcy. Natomiast 30 % osób nie kasujących biletów, jako przyczynę wskazuje przyczynę socjalną;
- badanie celów i liczby podróży (więźby) ruchu pasażerskiego (2006). Stanowi to podstawę do analizy linii i ich racjonalności. Obecnie około 15 % podróży odbywanych jest z przesiadką, natomiast 85 % są relacjami bezprzesiadkowymi;
- ocena jakości funkcjonowania komunikacji przez pasażerów (2008);
- analiza jakości funkcjonowania transportu zbiorowego w latach 2002-2007;
- studium Transportowe dla Miasta Łodzi (2002) wraz z aktualizacją (2008).

Z najciekawszych wyników badań okazało się, że:

- najbardziej obciążoną jest linia 11 – przewożąca 52 142 osoby w ciągu doby, następnie linia 3 – przewożąca 48 142 osoby i linia 2 – przewożąca 43 356 osób;
- najmniej obciążoną jest linia 1 – przewożąca 16 844 osoby, a następnie linia 7 – przewożąca 18 890 osoby i linia 9 – przewożąca 19 693 osoby. Nad tymi liniami należy się zastanowić, ponieważ są to dolne progi rentowności linii w układzie analizy ekonomicznej. Pojawiają się

sugestie, co do braku rentowności pewnych tras i linii tramwajowych. Największe węzły przesiadkowe przekraczające 10 tys. wymiany pasażerów w ciągu doby to al. Kościuszki - al. Mickiewicza – 10,2 tys./dobę oraz al. Mickiewicza – al. Kościuszki – 10,1 tys./dobę a także ul. Zielona - Zachodnia – 9,8 tys./dobę i al. Kościuszki - ul. Zielona – 9,5 tys./dobę. Wszystkie prowadzone badania wskazują, że cechą, która jest najistotniejsza dla pasażerów Łodzi, to punktualność kursowania. W miastach, w których występuje prawidłowa punktualność kursowania na plan pierwszy wysuwają się inne cechy, takie jak komfort i czystość podróżowania. Jeżeli chodzi o preferencje pasażerów to w Łodzi występują:
1/ bezpieczeństwo podróży,
2/ częstotliwość kursowania,
3/ komfort podróżowania (czystość, zatłoczenie, temperatura w pojazdach),
4/ cena biletu,
5/ rytmiczność (regularność) kursowania,
6/ przejazd bez przesiadek,
7/ informacja na przystankach,
8/ warunki oczekiwania na przystankach,
9/ informacja w pojeździe.
Następnie chciałbym powiedzieć, że grupami dominującymi, jeżeli chodzi o funkcjonowanie komunikacji są osoby pracujące, studenci oraz emeryci i renciści. Dlatego też w pierwszej kolejności brane są pod uwagę preferencje powyższych dominujących grup pasażerów. W dalszej kolejności chciałabym powiedzieć, że układ tras i linii jest podstawowym narzędziem, od którego zaczyna się planowanie komunikacji zbiorowej w danym obszarze /mieście/. Obecny układ linii tramwajowych i autobusowych został wprowadzony 1 stycznia 2001 roku, w oparciu o kompleksowe badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz wnioski i opinie jednostek pomocniczych (rad osiedli). Łączna długość linii funkcjonujących w systemie lokalnego transportu zbiorowego przekracza 1100 km, w tym ponad 250 km stanowią linie tramwajowe, a ponad 870 linie autobusowe. Spółki należące w całości lub części do miasta Łodzi posiadają w inwentarzu ponad 900 jednostek przewozowych, w tym ok. 500 wagonów tramwajowych i ok. 400 autobusów. Przyjmuje się, iż w przypadku, gdy liczba podróży między dwoma dowolnymi rejonami Miasta przekracza 1500 pasażerów na dobę, winno się zapewnić bezpośrednie połączenie. Przeprowadzone badania w 2006 r. wykazały, iż wszystkie relacje przekraczające taką wartość są obsłużone w sposób bezpośredni przynajmniej jedną, a najczęściej kilkoma liniami. Badania wykazały ponadto, iż średni wskaźnik przesiadkowości wynosi 15,1 %. Oznacza to, iż spośród każdych 100 rozpoczynanych podróży 85 nie wymaga przesiadki (jest realizowanych jedną linią), zaś jedynie 15 pasażerów musi się przesiadać. Wartość tego wskaźnika świadczy o właściwym wytyczeniu przebiegu linii. Za prawidłowy uznaje się już wskaźnik przesiadkowości w miastach wielkości Łodzi wynoszący 30 % (spośród 100 pasażerów, aby dotrzeć do celu przesiada się 30 osób). Badania te wykazały, że średni wskaźnik przesiadkowości wynosi 15%. Dzięki temu 85% jedzie bez przesiadki. W wyniku badań ankietowych powstało kilka więźb, które są sumą informacji przemieszczeń uzyskanych od pasażerów. Wskaźniki charakteryzujące komunikację Łodzi na tle innych miast to m.in.:
- wskaźnik gęstości sieci, czyli długości środków transportu na powierzchnię Miasta oraz liczby wozów w ruchu w stosunku do linii komunikacyjnych. Kształtują się one w Łodzi ponad średnią wśród większych polskich miast. Oznacza to mocne wykorzystanie tras. Jeżeli chodzi o wskaźniki długości linii do liczby linii oraz obsługi linii /wozów w ruchu do długości linii/ są również bardzo zadowalające. Następnie, jeżeli chodzi o kwestię organizacji komunikacji wybiegającej poza granice Miasta, to jest ona kształtowana i realizowana w oparciu o porozumienia komunalne kilkustronne, w zależności od tego, przez jakie gminy przebiega dana linia komunikacyjna. Obecnie funkcjonuje na kierunku północ – południe

Łódzki Tramwaj Regionalny, zrealizowany na obszarze Łodzi a w kolejnych etapach czeka na realizację do Zgierza, Ozorkowa i Pabianic. Natomiast, jeżeli chodzi o kierunek wschód – zachód, to nie wiadomo, czy będzie brana po uwagę koncepcja trasy Retkinia – Widzew z dobudowaniem na południe do Olechowa i rejonu DELLA, czy też trasa mająca cechy regionalne tj. do Konstantynowa, a ewentualnie w przyszłości do Lutomierska. Kolejną kwestią, jaką chciałabym przedstawić to forma zlecania usług przewozowych na rynku łódzkim. I tak ewidentną dominantą są usługi MPK-Łódź Sp. z o.o, która wykonuje 96,3 % zamawianych przez Miasto usług przewozowych. Ponadto istnieją dwie spółki tramwajowe, w których Miasto posiada swoje udziały wraz z gminami ościennymi. Jest to Międzygminna Komunikacja Tramwajowa Spółka z o.o., która wykonuje 1,4 % usług, Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o., która wykonuje 1,2 % usług, Markab Sp. z o.o., która wykonuje 0,7 % oraz Transport Osobowy KORO, która wykonuje 0,4 %. Dominująca Spółka MPK-Łódź posiada zawartą w 1993 roku z miastem Łódź umowę na prowadzenie przewozów. Umowa ta jest aktualizowana i obowiązuje do końca 2008 roku. Aktualizacja dokonywana jest tzw. aneksem, których istnieje 27. Od początku bieżącego roku w Zarządzie Dróg i Transportu podjęte były badania porównawcze, jak zachowują się w takich sytuacjach inne miasta w Polsce na tle dyrektyw Unii Europejskiej. Opinie kancelarii prawnych przygotowane na rzecz Łodzi i innych miast pozwalają na tryb powierzenia przez organ stanowiący miasta, spółce własnej, świadczenie usług przewozowych. Taki tryb zostanie przedstawiony Radzie Miejskiej do dyskusji i ewentualnego przyjęcia. Ponadto od grudnia 2009 r. będą obowiązywały wszystkie państwa Unii Europejskiej przepisy o zachowaniu warunków konkurencyjnych. W dalszej kolejności chciałabym powiedzieć, że po zaplanowaniu układu transportowego /układu tras i linii/ kolejnym elementem jest infrastruktura, która w Łodzi jest trzecią, co do wielkości w Polsce. Śląsk, jako obszar górnośląski posiada 356,21 kilometrów toru pojedynczego, Warszawa – 279,9; Łódź – 222,4; Wrocław – 198,74; Kraków – 166,08 oraz Poznań – 154,39. Można powiedzieć, że komunikacja tramwajowa w Łodzi jest jedną z największych komunikacji w skali kraju. Od kilku lat zintensyfikowano prace nad remontami i modernizacją infrastruktury, jednak wieloletnie niedoinwestowanie powoduje, iż ok. 40 % torowisk wymaga natychmiast kapitalnego remontu. Można powiedzieć, że remonty bieżące są wyrzuceniem pieniędzy, ponieważ nie poprawiają sytuacji na dłużej niż na kilka potrzeb, gdyż konieczne są większe nakłady modernizacyjne. Odtworzenie proste (niepogarszanie stanu obecnego) infrastruktury tramwajowej w Łodzi wymaga modernizacji w skali roku, co najmniej 12 km toru pojedynczego, przy nakładach rzędu 60 mln zł. W Łodzi na przestrzeni ostatnich 15 lat modernizacji poddawano rocznie jedynie połowę z wymaganego minimum gwarantującego proste odtworzenie. Odtworzenie infrastruktury torowo-sieciowej (torowisk wydzielonych i wspólnych z jezdnią) wymaga wyłożenia kwoty rzędu 400 mln złotych (wg cen z 2008 r.) Oznacza to tempo nakładów rzędu:

- przez 3 lata po 130 mln zł,
- przez 6 lat po 65 mln zł.

Obecnie już występują odcinki torów o stopniu zużycia kwalifikującym się do wyłączenia z użytkowania. Planowana jest modernizacja trasy Retkinia-Olechów, wraz z budową ok. 4 km nowego torowiska. Zarząd Dróg i Transportu przygotowuje na ten projekt aplikację o środki unijne. Następnie, jeżeli chodzi o zasady rozliczenia finansowego lokalnego transportu zbiorowego, to obowiązują one od 2000 r. Przyjęto zasadę, że dochody ze sprzedaży biletów są w całości dochodami Miasta a koszty funkcjonowania transportu pokrywane są w całości, bezpośrednio z budżetu Miasta**.** Dochody ze sprzedaży biletów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi przykładowo w roku 2001 wynosiły 116 mln zł a w 2007 r. 130 mln zł. Natomiast wydatki na lokalny transport zbiorowy w Łodzi przykładowo w roku 2001 wynosiły 276 mln zł a w 2007 r. 268 mln zł. Chciałabym również powiedzieć, że jeżeli chodzi o wskaźnik skali pokrycia wydatków na lokalny transport

zbiorowy poprzez wpływy ze sprzedaży biletów w latach 2001-2008, to na przestrzeni lat kształtuje się on na poziomie 50% na 50%. Na dochody cen biletów zasadniczy wpływ ma taryfa, którą Rada
Miejska modyfikuje w kolejnych latach z myślą o łódzkich pasażerach. Ulgi państwowe i zwolnienia są elementem niedominującym w łącznych ulgach i zwolnieniach. Dominującym elementem są ulgi i zwolnienia wprowadzone przez Radę Miejską w Łodzi. W ulgach państwowych zawarci są:
- posłowie, senatorowie,
- inwalidzi wojenni i wojskowi,
- osoby represjonowane,
- uczniowie szkół specjalnych i ich opiekunowie.

Natomiast ulgi gminne przewidywane są dla:
- umundurowanych funkcjonariuszy Policji i Straży Miejskiej,
- radnych,
- osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności lub wypis lekarza (orzecznika ZUS o całkowitej niezdolności do pracy i samodzielnej egzystencji),
- osób ociemniałych i ich opiekunów,
- osób powyżej 70. roku życia,
- dzieci do ukończenia 4. roku życia,
- dzieci z domów dziecka,
- dzieci z rodzin, które wychowują czworo i więcej dzieci,
- honorowych dawców krwi,
- osób z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności uczęszczających do dziennych ośrodków rehabilitacji, warsztatów terapii zajęciowej lub zakładów pracy chronionej,
- pracowników MPK – Łódź.

Ustawa o szkolnictwie wyższym przewiduje ulgi dla studentów studiów dziennych, wieczorowych, zaocznych i doktoranckich oraz kombatantów.
Natomiast ulgi gminne obejmują:
- uczniów krajowych,
- uczniów i studentów zagranicznych,
- emerytów i rencistów,
- dzieci w wieku od 4 do 7 lat,
- uczniów praktykantów,
- osób z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności pobierających rentę socjalną lub zasiłek stały. Kolejne grupy społeczne ubiegające się o bezpłatne przejazdy komunikacją miejską to:
- osoby urodzone po 1936 roku w Polsce wywiezione z rodzicami do III Rzeszy oraz osoby urodzone w III Rzeszy podczas deportacji rodziców w latach 1939-1945,
- dzieci wychowujące się w zawodowych niespokrewnionych z dzieckiem rodzinach zastępczych,
- pacjenci oddziałów dziennych i stacjonarnych szpitali psychiatrycznych,
- osoby pobierające zasiłek przedemerytalny.

Roczne zmniejszenie wpływów z tytułu przyznanych uprawnień do przejazdów bezpłatnych wynosi 18 mln zł. Roczne zmniejszenie wpływów z tytułu przyznanych uprawnień do przejazdów ulgowych (50%) wynosi 51 mln zł. Łączne zmniejszenie wpływów z tytułu stosowanych ulg i zwolnień wynosi 69 mln zł. Na dochody z biletów ma wpływ oprócz samej taryfy również sprawność i skuteczność realizacji pobierania opłat za przejazd komunikacją. W okresie, kiedy występowały trudności w korzystaniu z komunikacji wprowadzono pewną liberalizację na takiej zasadzie, że w stosunku do ludzi usprawiedliwiających się problemami

związanymi z przesiadkami itp. nałożona kara za jazdę bez biletu była anulowana. To jednak wszystko wpływa na obniżenie dochodów. W momencie zakończenia prac związanych z Łódzkim Tramwajem Regionalnym i innych przyjęto w drodze przetargu Kancelarię Prawną, która będzie zajmowała się windykacją opłat nałożonych za jazdę bez biletu. Czyli w stosunku do osób, które niekiedy notoryczne jeżdżą bez biletu sprawy będą kierowane na drogę sądową. Miasta, które wprowadziły profesjonalną windykację mają o wiele wyższe procenty dochodów niż Łódź, która ma ponad 8 % wskaźnik jazdy bez biletu i niski /20 %/ wskaźnik windykacji opłat za taką jazdę. Sytuację tę poprawi wprowadzenie biletu elektronicznego. W 2008 r. Zarząd Dróg i Transportu po raz drugi przeprowadza postępowanie przetargowe w trybie tzw. „dialogu konkurencyjnego" na „Dostawę, wdrożenie oraz obsługę systemu Łódzkiej Karty Miejskiej". Do udziału w negocjacjach zostali dopuszczeni wykonawcy zgromadzeni w dwóch konsorcjach. Do dnia dzisiejszego komisja przetargowa odbyła szereg spotkań z wykonawcami. Zakończenie dialogu konkurencyjnego, a następnie opracowanie ostatecznej wersji specyfikacji istotnych warunków zamówienia planowane jest w terminie do końca października br., natomiast podpisanie umowy - do końca br. Przewiduje się, że pierwsze karty elektroniczne powinny trafić do mieszkańców naszego Miasta w połowie 2009 r. ŁKM będzie w pierwszym etapie umożliwiała zapłatę za bilet okresowy i parkowanie w strefie. W drugim etapie przewiduje się wdrożenie biletu jednorazowego. Kolejnym etapem przyczyniającym się do sprawności komunikacji jest system sterowania ruchem ulicznym. W 2008 r. wprowadzono I etap systemu sterowania ruchem dla potrzeb Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Będzie to system sterowania obszarowego, czyli obszar sygnalizatorów objęty w centrum Miasta w zakresie dwóch, trzech czy nawet czterech skrzyżowań wschód – zachód. W tym celu konieczne jest branie pod uwagę potoków samochodowych jadących poprzecznie do tramwaju i nie danie tramwajowi priorytetu powodującego paraliż ruchu poprzecznego. Jest to najbardziej nowoczesny i inteligentny oraz największy wprowadzany w tym momencie w Polsce projekt. System sterowania obszarowego i jego centrala zarządzania ruchem ulokowana w Zarządzie Dróg i Transportu jest zaprojektowana dla układu docelowego. Ma ona pojemność dla 200 skrzyżowań, aby wszystkie skrzyżowania w granicach kolei obwodowej wewnątrz mogły zostać w drugim etapie włączone do tej centrali zarządzania ruchem. Ponadto w tym zakresie powstaje projekt, który będzie aplikował o dotacje unijne. Głównym zadaniem tego systemu jest zapewnienie sprawności pojazdów, którym nadaje się priorytet, ale niespowodowanie zatłoczenia dodatkowego. Również głównym zadaniem systemu jest zapewnienie sprawności przejazdu w warunkach zatłoczenia centrum Miasta i skrócenie czasu podróży. Struktura funkcjonalna systemu to:

1/ podsystem sterowania ruchem ulicznym realizowany na 60 skrzyżowaniach wzdłuż trasy ŁTR-u (poprzez system SCAT),
2/ podsystem zarządzania transportem publicznym realizowany przez system RAPID oraz komputery pokładowe firmy R&G w 110 tramwajach poruszających się po trasie ŁTR-u,
3/ podsystem informacji pasażerskiej realizowany przez system RAPID, w pierwszej fazie z 8 tablicami przystankowymi.

Ponadto w zakresie zarządzania ruchem z myślą o transporcie Zarząd Dróg i Transportu wprowadza ułatwienia dla pasażerów poprzez grupowanie przystanków komunikacji zbiorowej tramwajowych i autobusowych przez budowę wspólnych peronów (w 2008 r. powstały wspólne przystanki: Narutowicza/Tramwajowa, Narutowicza/ Plac Dąbrowskiego, Plac Niepodległości). Chodzi również o wyposażenie wspólnych przystanków w informacje dla pasażerów w postaci tablic o zmiennej treści (w ramach ŁTR zamontowano 8 tablic, w następnych latach powstaną kolejne) oraz o zapewnienie priorytetu dla autobusów korzystających ze wspólnych przystanków poprzez sterowanie za pomocą tzw. „śluz". Rozwiązania takie cieszą się bardzo dużym poparciem wśród pasażerów. Ponadto dla

autobusów w komunikacji zbiorowej w centralnej części Miasta przy dzisiejszym ruchu staje się niezbędne opracowanie projektu wydzielenia pasów ruchu przewidzianych dla autobusów, taksówek i rowerów. Działanie pozwoli na omijanie kolejek pojazdów i unikanie niepotrzebnych strat czasu komunikacji zbiorowej. Następnie chciałabym powiedzieć, że systemy parkowania PARK& RIDE wprowadzane są w dużych aglomeracjach, gdzie układy komunikacji miejskiej współpracują z tzw. układami komunikacji regionalnej. Wówczas z regionalnej kolejki, z podmiejskich środków transportu ludzie chętnie przesiadają się do sprawnego tramwaju i autobusu miejskiego. Skala Łodzi oraz układ urbanistyczny nie pozwalały na to, ażeby wcześniej budowano PARK& RIDE. Obecnie, kiedy został oddany do użytku Łódzki Tramwaj Regionalny na obszarze zaplanowano dwa takie parkingi. W 2009 r. od północy nastąpi wybudowanie tzw. parkingów strategicznych przy wjeździe do Miasta od strony północnej (ul. Zgierska) oraz od strony południowej (ul. Pabianicka – rejon IKEI). Pozwolą one przejąć potoki pasażerów spoza Miasta. Następnie w latach 2010 -2012 planowane jest wydzielenie parkingów od strony wschodniej (rejon dworca Łódź-Widzew) i od strony zachodniej (rejon dworca Łódź-Kaliska). Dobrym narzędziem regulowania popytu i podaży w zakresie proporcji pomiędzy samochodem osobowym a komunikacją zbiorową jest parkowanie w obszarze centralnym Miasta, zarówno wielkość tej strefy jak i poziom ceny w tej strefie. Na kolejnej sesji zostanie Państwu Radnym przedstawiony określony w tym zakresie projekt uchwały. Zostanie zaproponowana do rozszerzenia strefa płatnego parkowania, w wyniku aktualnych badań popytu i podaży. W dalszej kolejności chciałabym powiedzieć, że przyjęte standardy obsługi komunikacji zbiorowej były po raz pierwszy artykułowane w projekcie 2001 przy nowym planie obsługi komunikacyjnej i nowym układzie linii. Wcześniej komunikację kształtowało się na miarę możliwości a nie na miarę potrzeb. Przyjęto założenie, że główne trasy tramwajowe tworzące szkielet tras tramwajowych Miasta muszą być obsłużone liniami o częstotliwości od 6 do 8 kursów w godzinie, obsługa podstawowych linii autobusowych w godzinach szczytów przewozowych z częstotliwością od 5 do 7 kursów w godzinie. Obecnie występuje wiele mniejsza przerwa niż kilka lat temu pomiędzy zakończeniem szczytu porannego a rozpoczęciem szczytów południowych i popołudniowych. Obsługa obszarów peryferyjnych następuje liniami autobusowymi o częstotliwościach w okresach szczytowych wynoszących, co najmniej 2 kursy w godzinie. Przyjęto również obsługę bezpośrednimi połączeniami w przypadku dobowej liczby podróży między rejonami >= 1500 pasażerów. Przyjęto, że izochrony dojścia pieszego do przystanków w strefie centrum wynoszą 300 metrów, poza strefą centrum 500 – 700 m. Ponadto w 2001 r. przyjęto napełnienie pojazdów pasażerskich w standardzie 5 os./m2. Wyniki badań na bieżąco pokazują cały przekrój czynników charakteryzujących faktyczny stan komunikacji, czyli weryfikację w stosunku do założeń planowanych. W umowie z MPK istnieje zapis o zgodności realizacji usług z rozkładem jazdy z dopuszczalnym opóźnieniem do 4 minut. Założenie to nie zakłada odjazdów wcześniejszych. Zarząd Dróg i Transportu prowadzi kontrole MPK- Łódź w zakresie:

- punktualności kursowania pojazdów,
- oceny taboru kierowanego na linie (pod względem m.in. czystości, stanu kasowników, ogrzewania),
- oceny infrastruktury przystankowej (pod względem czystości, aktualności rozkładów jazdy, stanu wiat itp.).

Jeżeli chodzi o punktualność to obecnie istnieje wyraźna poprawa w stosunku do okresów poprzednich. Natomiast, jeżeli chodzi o przygotowanie taboru do jazdy zgodnie z wymogami umowy to również sytuacja uległa poprawie. Na zakończenie wypowiedzi chciałabym powiedzieć, że w momencie doprowadzenia w przyszłym roku stanu komunikacji do stanu oczekiwanego istnieje propozycja podjęcia całego szeregu bardzo intensywnych kampanii na rzecz promocji transportu zbiorowego. W dniach 16-22 września 2008 r. Łódź po raz piąty

będzie uczestniczyła w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Jego celem jest propagowanie alternatywnych i bezpiecznych dla środowiska środków transportu. Zarząd Dróg i Transportu jest m.in. organizatorem konkursu „Z migawką po nagrodę", w którym nagradza licznymi nagrodami stałych pasażerów komunikacji zbiorowej. Powyższe wystąpienie zostało poparte prezentacją multimedialną na temat polityki Miasta w sprawie lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi, która stanowi **załącznik nr 8** do protokołu.

Następnie przystąpiono do **fazy pytań:**

Radny, p. Jarosław Berger zapytał:
- czy zaprezentowany dokument zawierający kierunki działania Miasta na lata przyszłe w zakresie transportu zbiorowego nosi charakter analityczno – planistyczny, kiedy powstał i z jego treścią został zapoznany wiceprezydent Miasta p. J. Wojcieszek lub inny z wiceprezydentów Miasta?

Odpowiedzi udzieliła **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś**, która poinformowała, że informacja na temat polityki Miasta w sprawie lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi powstała w dniu wczorajszym. Jest on zbiorem wszystkich innych dokumentów, którymi posługuje się Zarząd Dróg i Transportu oraz prowadzonych badań i działań będących w toku. Dokument ten został przedstawiony Prezydentowi Miasta. Jest on dokumentem podsumowującym to, co się wydarzyło i wskazujący na te działania, które zapisane zostały w innych planach.

Radny, p. Dariusz Joński zapytał:
- czy prawdą jest, że jeden z prokurentów Spółki MPK był powiązany osobowo z właścicielami i zarządem jednej ze spółek, która wygrała przetarg na budowę jednego z etapów Łódzkiego Tramwaju Regionalnego?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta, p. Jarosław Wojcieszek**, który poinformował, że nie posiada wiedzy, co do powyższego pytania.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś poinformowała, że w tym zakresie również nie posiada wiedzy.

Radna, p. Agnieszka Nowak zapytała:
- na czym polega różnica pomiędzy dwiema umowami zawartymi przez miasto Łódź ze spółką MPK /chodzi o umowę brutto i netto/,
- czy będzie zintensyfikowana kontrola w zakresie windykacji należności za niedokonywanie opłat za przejazdy komunikacją miejską,
- czy istnieją zamierzenia umieszczania w sposób bardziej aktywny automatów do kupienia biletów w pojazdach?

Odpowiedzi udzieliła **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś**, która poinformowała, że obowiązująca obecnie w Łodzi umowa brutto zakłada, że przychody z biletów stanowią przychody Miasta. Natomiast Miasto wypłaca 100 % wynagrodzenia spółce MPK. Niezależnie od tego, czy dochody z biletów są mniejsze, czy większe spółka otrzymuje tę samą zapłatę wyliczoną na zasadzie ceny jednego wozokilometra razy liczba wykonanych wozokilometrów. Natomiast umowa netto jest taka, kiedy Miasto dopłaca tylko różnicę pomiędzy dochodami z biletów a faktycznym kosztem. Taka sytuacja miała miejsce

do 2000 r. Takie wyjście było jednak trudne planistycznie. Jeżeli chodzi o kwestię windykacji to będzie jej towarzyszyła zwiększona kontrola, ppłat nałożonych w latach minionych jest tak dużo, że wybrana kancelaria prawna będzie bardzo obłożona. Jeżeli chodzi o kontrolę, to niektóre mniejsze miasta przyjmują kontrolerów na etaty /osoby umundurowane/. Takie rozwiązanie jest trudne do zastosowania w Łodzi, ponieważ należałoby zatrudnić około 90 osób, co powiększałoby liczbę urzędników. Z tego też powodu Miasto posługuje się formą zlecania tych usług na zewnątrz. Natomiast zatrudniając takie osoby, firmy dążąc do racjonalności wydatkowania pieniędzy nie płacą wynagrodzenia stałego, tylko prowizje od ilości nałożonych opłat. Dlatego też osoby takie są bardzo restrykcyjne w pobieraniu opłat za jazdę bez biletu. Na takie właśnie działania wpływa bardzo dużo skarg od mieszkańców Miasta. Jednak po każdym takim incydencie osoby takie są odpowiednio /ponownie/ przeszkalane. W momencie pojawienia się dwóch uzasadnionych skarg osoby takie są eliminowane z wykonywania usługi. W najbliższym czasie zostanie zorganizowany przetarg na kolejną firmę kontrolującą bilety z myślą o tym, aby była to firma wyposażona do kontroli nocnej. Na zakończenie wypowiedzi chciałabym odnieść się do kwestii instalowania automatów do sprzedaży biletów. W momencie wprowadzenia karty miejskiej problem ten będzie wyciszany. Pierwszym etapem jest wprowadzenie wszystkich biletów okresowych, ale również biletów dla tych, którzy mają prawo do bezpłatnego przejazdu jako karty miejskiej. Docelowo Zarząd Dróg i Transportu chce wprowadzić w drugim etapie elektroniczne bilety jednorazowe. Wyeliminowałoby to konieczność kupowania biletów w automatach, ponieważ sieć sprzedaży karty miejskiej jest na tyle dostatecznie łatwa, że coraz więcej osób będzie korzystało z biletów okresowych. Wzorem innych miast Łódź będzie dążyła, aby w taryfie łagodzić różnicę cenową pomiędzy biletem na wszystkie linie a biletem na jedną linię. System karty miejskiej jest bardzo nowoczesny i wprowadzany z myślą o przyszłości, który miałby również możliwości zamieszczenia podpisu elektronicznego, aby w kontaktach z Urzędem Miasta móc wysyłać odpowiedni dokument. Karta miejska będzie umożliwiała płatności za usługi miejskiej np. basen, biblioteka. Stosowane będą karty o najwyższym stopniu bezpieczeństwa.

Radna, p. Agnieszka Nowak powiedziała m.in.: „Bez względu na to, czy zostaną zatrudnieni kontrolerzy na etat, czy też przetarg wygrają firmy, sposób działania i postępowania takich pracowników ewidentnie wiąże się z wizerunkiem firmy. Kontrolerzy wszyscy powinni być kulturalni i konsekwentni w działaniu".

Radny, p. Dariusz Joński zapytał ponownie :
- czy prawdą jest, że jeden z prokurentów Spółki MPK był powiązany osobowo z właścicielami i zarządem jednej ze spółek, która wygrała przetarg na budowę jednego zetapów Łódzkiego Tramwaju Regionalnego?

Wobec nieobecności na sali obrad żadnego z wiceprezydentów Miasta, który mógłby udzielić Radnemu odpowiedzi na pytanie, poprosił o 30 minutową przerwę, w trakcie której powinno odbyć się spotkanie „Konwentu". Ponadto zwrócił się do dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. A. Giedryś o przygotowanie i udostępnienie w trakcie przerwy umowy przewozowej zawartej pomiędzy Miastem /Zarządem Dróg i Transportu/ a spółką MPK w celu jej przedyskutowania.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- ile podmiotów zajmuje się kontrolowaniem jazdy bez biletów i jakie jest ich łączne wynagrodzenie oraz jaka jest liczba kontrolerów?

Odpowiedzi udzieliła **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś**, która poinformowała, że są to cztery firmy zatrudniające około 70 osób. Dochody z opłat za jazdę bez biletu wynoszą 2000100 zł. Istnieje różnica w wysokości około 100 000 zł pomiędzy kosztami usług tych firm a dochodami z windykacji z opłat za jazdę bez biletu.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- jaka jest największa ilość pojazdów znajdujących się w ruchu w Mieście w godzinach szczytowych /łącznie tramwajów i autobusów/?

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś odpowiedziała, że jest to 180 tramwajów i około 200 autobusów.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- czy w umowach zawartych z firmami zajmującymi się kontrolą istnieje zapis mówiący o ograniczeniu godzin kontroli?

Odpowiedzi udzieliła **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś**, która poinformowała, że umowy zawierają godziny kontroli, procentowy udział pewnych godzin kontroli. 5 % pozostawione jest na tzw. wskazania ze strony Miasta.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- czy można przyjąć, że w godzinach szczytowych, kiedy kursuje 380 pojazdów maksymalna ilość osób kontrolujących to 80?

Odpowiedzi twierdzącej udzieliła **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś.**

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- o ile zmniejszyły się dochody Miasta w związku z pozytywnym rozpatrywaniem skarg od mieszkańców na niesłuszne nałożenie kary za jezdę bez biletu?

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś wyjaśniła, że trudno jest podzielić brak dochodów na poszczególne przyczyny. W roku bieżącym można spodziewać się, że zaplanowane dochody roczne nie zostaną wykonane w wysokości około 15 000 000 zł.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- kiedy Miasto zamierza uporać się z systemem sterowania sygnalizacją, który nie dostrzega rowerów ani motocykli?

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś wyjaśniła, że w każdej sytuacji można znaleźć wadę danego rozwiązania. Jest to jednak rozwiązanie powszechnie stosowane. Sterowanie musi mieć dopływ informacji, aby jego system komputerowy i jego zadania oraz algorytm mógł być wykonywany w sposób mechaniczny lub też dostosowany do aktualnego poziomu ruchu z każdej strony. Te informacje dostarczane są poprzez kamery lub pętle indukcyjne. W Łodzi w większości przypadków są to pętle indukcyjne, które wbudowane w nawierzchnię asfaltową są przystosowane do odczytania poprzez ciężar i gabaryt pojazdu takiego, jak mały samochód osobowy. Nie są przystosowane do tego, aby zauważyć rower. W wyniku liczby samochodów, która jest dominującym, środkiem transportu /nie rowery i motocykle/ wprowadzana jest do systemu informacja mówiąca o tym, że dana faza zielona będzie wydłużona a inna skrócona. Ta informacja kształtuje proporcje czasów zielonych na

danym skrzyżowaniu. Można spodziewać się, że jeżeli w danej relacji dominują samochody osobowe to podobnie jest z rowerami i motocyklami.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- jak wygląda projekt rowerów miejskich?

Odpowiedzi udzieliła **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś**, która poinformowała, że projekt powyższy jest obowiązkiem i celem Miasta wynikającym ze świadomości oraz przyjemności kształtowania polityki transportowej. Poprzez kilkumiesięczną analizę ofert funkcjonujących w różnych miastach zbudowano pewną wizję, jaka powinna być wypożyczalnia rowerów w Łodzi. Ta kwestia została również poddana publicznej dyskusji na stronie internetowej UMŁ. Suma tych informacji sprawiła, że we wrześniu zostanie ogłoszony przetarg na rower miejski, która potrwa około półtora miesiąca. Jeżeli wszystkie prace zostaną sprawnie przeprowadzone to do końca roku zostanie podpisana umowa.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- czy można sądzić, że na wiosnę przyszłego roku pojawią się pierwsze miejskie rowery?

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś wyjaśniła, że firmy prezentujące swoje produkty w Łodzi mówiły o potrzebie 4 miesięcy od podpisania umowy na wprowadzenie produktu.

Radny, p. Bartosz Domaszewicz zapytał:
- czy były prezentowane takie formy transportu zbiorowego, jak Park & Ride, które gwarantowałyby możliwość pozostawienia pojazdu osobowego w określonym punkcie Miasta a następnie zmiany środka transportu na publiczny?

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś poinformowała, że w przyszłym roku przewidywana jest budowa dwóch parkingów na krańcach północnych i południowych Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Opłata za pozostawienie samochodu będzie częścią taryfy opłat w komunikacji miejskiej i będzie ponoszona przez kartę miejską, która zacznie funkcjonować od przyszłego roku. W momencie rozstrzygnięcia konkursu na modernizację w kierunku wschód – zachód, kolejną lokalizacją takich miejsc parkingowych byłby rejon dworców Kaliskiego i Łódź – Widzew.

Następnie zgodnie z wnioskiem radnego p. D. Jońskiego – **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak** ogłosił godzinną przerwę obiadową do godz. 14,30. Jednocześnie ogłosił, że za kilka minut w gabinecie Przewodniczącego Rady Miejskiej odbędzie się spotkanie „Konwentu”.

Po przerwie obrady wznowił **wiceprzewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi p. Krzysztof Piątkowski.**

Ad pkt 6 - Informacje o trybie i sposobie załatwienia interpelacji i zapytań radnych (po przerwie obiadowej).

Informację o trybie i sposobie załatwienia interpelacji radnych zgłoszonych w okresie międzysesyjnym oraz podczas obrad XXXVIII sesji Rady Miejskiej przedstawił **Sekretarz Miasta p. Jan Witkowski.** Szczegółowa treść informacji stanowi **załącznik nr 9** do protokółu.
Nikt z Państwa Radnych nie wyraził chęci zabrania głosu w ramach dyskusji nad sposobem udzielenia odpowiedzi na zgłoszone interpelacje.

Ad pkt 7 - Interpelacje i zapytania pisemne (po przerwie obiadowej).

Radna, p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak skierowała do Prezydenta Miasta trzy interpelacje. Pierwszą w sprawie przywłaszczenia pieniędzy szkoły przez dyrektora Gimnazjum nr 40 w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 10** do protokołu. Drugą /**wspólnie z radnym p. D. Jońskim**/ w sprawie zapewnienia opieki pielęgniarskiej w przedszkolach publicznych prowadzonych przez miasto Łódź. Treść tej interpelacji stanowi **załącznik nr 11** do protokołu. Trzecią interpelację w sprawie sytuacji dotyczącej stanu własności kamienicy położonej w Łodzi przy ul. Więckowskiego 68, której treść stanowi **załącznik nr 12** do protokołu.

Radny, p. John Abraham Godson skierował do Prezydenta Miasta dwie interpelacje. Pierwszą w sprawie planu Miasta odnośnie przygotowania dworca Łódź – Widzew, której treść stanowi **załącznik nr 13** do protokołu. Drugą w sprawie wypowiedzi zaprezentowanej w mediach przez wiceprezydenta Miasta p. M. Michalika na temat niezgodzenia się przez radnych na wyjazd urzędników Miasta do USA, której treść stanowi **załącznik nr 14** do protokółu.

Ustnego doniesienia się do interpelacji dokonał **wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik**, który powiedział m.in.: „W żaden sposób Rada Miejska nie podlega Prezydentowi Miasta. Natomiast nie chcę sprawy wyjaśniać bardzo precyzyjnie, ale udzieliłem w sprawie odpowiedzi i zająłem pisemne stanowisko informując Przewodniczącego Rady Miejskiej otym, jaka jest decyzja w sprawie wyjazdu. Ja podtrzymuję fakt, że radni Rady Miejskiej oraz Prezydent Miasta przyjęli Strategię Rozwoju Miasta. Przyjmując ten dokument mowa była o tym, kto jest odpowiedzialny za pozyskiwanie inwestorów i w jaki sposób będzie się to odbywało. Była mowa o tym, że jeżeli inwestor, którym zainteresowane jest Miasto znajduje się w Stanach Zjednoczonych i niezbędne jest spotkanie przedstawiciela Zespołu Obsługi Inwestora, to takie spotkanie musi się odbyć. Ten Zespół jest profesjonalnie przeszkolony i przygotowany do pozyskiwania inwestorów. Dlatego też ponownie podkreślam, że moją intencją nie było jakiekolwiek uchybienie w stosunku do radnych Rady Miejskiej. Jednak niezmienne uważam, że inwestorów nie pozyskuje się siedząc na miejscu i pisząc do nich e- maile. Sukces Łodzi polega na aktywnym poszukiwaniu inwestorów”.

Radny, p. John Abraham Godson powiedział m.in., że chodzi o problem słów użytych w wypowiedzi medialnej przez wiceprezydenta Miasta p. M. Michalika cyt. „Nie godzimy się na takie dictum radnych” a nie o przyjęcie przez Radę Miejską Strategii rozwoju Miasta. Mówca podkreślił, że radni są powołani do kontroli działalności władzy wykonawczej.

Wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik powiedział m.in.: „Uważam, że Prezydent Miasta miał prawo poszukania w innym tytule finansowym możliwości zorganizowania wyjazdu do San Francisco. Wszystkie wyjazdy Zespołu Obsługi Inwestora zostały bardzo dokładnie przeanalizowane. Okazało się, że lepszym rozwiązaniem będzie dobre przygotowanie najbliższego wyjazdu zagranicznego, który planowany jest razem z Państwową Agencją Inwestycji Zagranicznych i jedna ze stref ekonomicznych.

Radna, p. Iwona Bartosik skierowała do Prezydenta Miasta ustną interpelację związaną z odpowiedzią, jaką Radna uzyskała od wiceprezydenta Miasta p. M. Michalika o treści „Przypomnę, że prosiłam w mojej interpelacji o to, ażebym otrzymała kopię podań o dzień wolny, czy dzień z urlopu urzędników, którzy wyjechali do Warszawy składać podpisy pod inicjatywą Prezydenta Miasta J. Kropiwnickiego w sprawie przywrócenia Święta Trzech Króli. Otrzymałam odpowiedź, że Pan Prezydent i wiceprezydent Miasta p. M. Michalik byli służbowo w Warszawie, bo załatwiali jakieś inne jeszcze sprawy, natomiast nie otrzymałam odpowiedzi, czy ci Państwo, którzy byli w tym dosyć dużym autokarze, korzystali z dnia wolnego od pracy, czy byli na wycieczce służbowo. Proszę nie zmuszać mnie do tego, żebym korzystała z uprawnień statutowych i w Wydziale Organizacji i Kadr sprawdzała tę informację”.

Radny, p. Mateusz Walasek skierował do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ dwie interpelacje. Pierwszą w sprawie pojemników służących do zbiórki odzieży używanej, która stanowi **załącznik nr 15** do protokółu. Drugą w sprawie stanu nawierzchni ulicy Rojnej, której treść stanowi **załącznik nr 16** do protokołu.

Radna, p. Elżbieta Królikowska – Kińska skierowała do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ interpelację w sprawie remontu pływalni w Szkole Podstawowej nr 149 w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 17** do protokołu.

Radny, p. Sławomir Worach skierował do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ interpelację w sprawie modernizacji przejść podziemnych, której treść stanowi **załącznik nr 18** do protokołu.

Radna, p. Ilona Orczykowska skierowała do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ interpelację w sprawie fatalnego stanu czystości otoczenia placu Barlickiego, której treść stanowi **załącznik nr 19** do protokołu.

Radna, p. Anna Rakowska skierowała do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ dwie interpelacje. Pierwszą w sprawie wysokości wpływów z tytułu opłat za parkowanie, której treść stanowi **załącznik nr 20** do protokołu. Drugą w sprawie planowanej modernizacji ul. Prądzyńskiego, której treść stanowi **załącznik nr 21** do protokołu.

Radny, p. Tadeusz Morawski skierował do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ interpelację w sprawie realizacji „Programu szczepień Ochronnych Łodzian przeciw Grypie”, której treść stanowi **załącznik nr 22** do protokołu.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi p. Krzysztof Piątkowski skierował do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ cztery interpelacje. Pierwszą w sprawie pisowni nazw indywidualnych /jednostkowych/ szkół, w statutach szkół publicznych w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 23** do protokołu. Drugą w sprawie sytuacji prawnej kamienicy przy

ul. Sienkiewicza 27, której treść stanowi **załącznik nr 24** do protokołu. Trzecią w sprawie wyglądu estetycznego riksz jeżdżących po ul. Piotrkowskiej, której treść stanowi **załącznik nr 25** do protokołu. Czwartą w sprawie możliwości załatwiania przez mieszkańców Miasta spraw za pomocą INTERNETU, której treść stanowi **załącznik nr 26** do protokołu.

Radna, p. Karolina Kepka skierowała do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ interpelację w sprawie remontu dziedzińca w Szkoły Podstawowej nr 169 w Łodzi im. M. Dąbrowskiej, przy ul. Napoleońskiej 7/17, której treść stanowi **załącznik nr 27** do protokołu.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi p. Krzysztof Piątkowski skierował do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ cztery interpelacje. Pierwszą w sprawie stanu przygotowania Planu Rozwoju Lokalnego dla terenu Łodzi, w statutach szkół publicznych w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 28** do protokołu. Drugą w sprawie informacji na temat stanu przygotowania serwisów internetowych jednostek pomocniczych, której treść stanowi **załącznik nr 29** do protokołu. Trzecią w sprawie planowanego terminu przystosowania budynku Urzędu Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104 do potrzeb osób niepełnosprawnych, której treść stanowi **załącznik nr 30** do protokołu. Czwartą w sprawie planów władz wykonawczych Miasta odnośnie terenu, na którym znajduje się Rada Osiedla Nr 33. Treść tej interpelacji stanowi **załącznik nr 31** do protokołu.

Radny, p. Jarosław Berger skierował do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ interpelację w sprawie realizacji zadań inwestycyjnych polegających na odtworzeniu boisk przy ul. Perla 11 i Praussa 3, której treść stanowi **załącznik nr 32** do protokołu.

Radny, p. Maciej Rakowski skierował do Prezydenta Miasta /bez odczytywania/ interpelację w sprawie możliwości rozbudowy parkingu położonego naprzeciwko budynku Sądu Rejonowego dla Łodzi - Śródmieścia, której treść stanowi **załącznik nr 33** do protokołu.

Ciąg dalszy **Ad pkt 9 - Przedstawienie szczegółowej informacji na temat polityki Miasta w sprawie lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi.**

Ad pkt 10 - Przedstawienie szczegółowej informacji na temat funkcjonowania Spółki MPK „Łódź”.

Szczegółową informację na temat funkcjonowania Spółki MPK Łódź przedstawił **prezes Spółki p. Krzysztof Wąsowicz**, który powiedział m.in.: „Zgodnie z decyzją Rady Miejskiej podjętą w dniu 18 grudnia 1991 r. Gmina powołała do życia spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w formie kapitałowej, aby jako główny przewoźnik realizowała zadania własne wynikające z art. 7 ustawy o samorządzie gminnym. Emanacją tej decyzji było założenie w dniu 26 października 1992 r. Spółki MPK, a następnie podpisanie ze Spółką umowy o świadczenie od 1 stycznia 1993 r. usług przewozowych. Wybór formy organizacyjno – prawnej jednoznacznie wskazuje na to, że Miasto chce realizować swoje zadania wyposażając Spółkę w określony majątek, oczekując jednocześnie od Spółki działania, jako podmiotu gospodarczego mającego na celu wspólne realizowanie misji w zakresie transportu zbiorowego w Mieście uzyskując na to odpowiednie środki i zasoby. W roku 2000 nastąpiła zmiana formy prowadzenia usługi z netto na rozliczenie brutto. Następnie w roku 2001 dokonano zmiany marszrutyzacji istotnych zmian w układzie

komunikacyjnym. Nastąpiło wprowadzenie taryfy czasowej oraz powołanie do życia Zarządu Dróg i Transportu, jako organizatora komunikacji. Czyli nastąpiło przesunięcie zadań związanych z komunikacją od miejskiego przewoźnika do jednostki miejskiej realizującej to zadanie. W związku z powyższym w 2002 r. powstał dokument wyznaczający główne cele inwestycyjne oraz mający na celu zabezpieczenie środków finansowych na realizacje zadań, jakie stały przed Spółką w zakresie funkcji operatora. Dokument ten w postaci uchwały nie był adekwatny do warunków, w jakich odbywa się prowadzenie tego rodzaju działalności. Uchwała ta była nierealna z punktu widzenia możliwości finansowych Gminy, jak i funkcjonowania podobnych układów gospodarczych na terenie kraju. Dlatego też w 2003 r. został wprowadzony program naprawczy mający na celu zrestrukturyzowanie Przedsiębiorstwa i doprowadzenie go do poziomu gwarantującego realizację usług, przy znacznie mniejszym obciążeniu środkami finansowymi Gminy. Po realizacji tego zadania przystąpiono do opracowania Kierunków działań na rzecz poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej. Następnie chciałbym powiedzieć, że uchwała Rady Miejskiej z 2002 r. miała spowodować polepszenie sytuacji w Spółce gminnej, która miała w 2008 r. otrzymać około 350 mln zł za realizację postawionych zadań. Na szczęście rok 2003 spowodował zmianę tej polityki, ponieważ te 362 mln zł byłyby wydane na działalność, która w żaden sposób nie odzwierciedlałaby olbrzymich nakładów, które Gmina musiałaby asygnować na ten cel, a tak mogłyby być one spożytkowane w zupełnie innych obszarach. Zatem w wyniku realizacji programu naprawczego od roku 2003. środki na komunikacje zostały wydatkowane w kwocie mniejszej o 362 mln zł nominalnie. Jeżeli chodzi o stronę rzeczową to uchwała wspomniana zobowiązywała MPK do realizacji usług na poziomie 54,5 mln wozokilometrów. Na przedstawionym wykresie zostały zaznaczone niebieską krzywą faktycznie wykonane wozokilometry a czerwona linia wyznaczała nowe, roczne planowane wielkości zadań przewozowych, które miały stanąć przed Spółką. Zatem w każdym roku Spółka wykonała znacznie więcej zadań przewozowych, niż te które determinowała przyjęta uchwała. Wspomniana uchwała nakładała również obowiązek utrzymania w odpowiednim stanie technicznym pojazdów poprzez modernizacje i zakupy. Prognoza wskazywała, że w zasadzie w 2005 r. nie trzeba było przeprowadzać remontu tramwajów. Natomiast po 2004 r. w wyniku wdrożenia programu restrukturyzacji łącznie zmodernizowano 118 pojazdów tramwajowych. Projekt nie zakładał również zakupu nowego taboru tramwajowego. Dopiero dzięki realizacji inwestycji Łódzkiego Tramwaju Regionalnego przybyło 10 nowych pojazdów – jednoprzestrzennego zastępujących ponad 20 pojazdów dwuczłonowych. Jeżeli chodzi o realizację zadań w zakresie zakupu taboru autobusowego to niebieska krzywa /na wykresie/ określała poziom odbudowy taboru poprzez zakupy na poziomie wymaganym przez organizatora komunikacji, czyli gminę Łódź. W roku 2003 zakupiono 5 jednostek mniej, bo był to już okres kryzysu finansowego Spółki, w 2004 r. nie zakupiono w ogóle autobusów, a od 2005 r. nastąpiła stała sukcesywna wymiana taboru na poziomie znacznie wyższym od wymaganego od Spółki. Na przestrzeni lat 2004-2008 zakupiono 208 autobusów. Ponad połowę stanu taboru autobusowego zakupiono po roku 2004 w wyniku realizacji programu naprawczego, jak również spłacono 130 autobusów zakupionych we wcześniejszych latach. W roku 2006 oraz w roku 2008 nastąpiła intensywna wymiana autobusów, zwłaszcza przegubowych. Jest to niespotykany w historii Spółki, na przełomie ostatnich 14-15 lat, przebieg wymiany taboru. Jest to największa intensyfikacja zakupów. W roku 2006 zakupiono 37 nowych autobusów przegubowych, a w roku 2008 – 62. Jest to olbrzymi wysiłek inwestycyjny na rzecz poprawy jakości funkcjonowania komunikacji, tak abyśmy mogli jeździć pojazdami 18-to metrowymi, niskopodłogowymi, wyposażonymi w silniki euro5. W latach 90-tych zakupywane były Versusy, Ikarusy 280 16-to metrowe, wysokopokładowe o nie najlepszych parametrach technicznych. Przychody, które Spółka uzyskiwała za realizację usług w sposób ewidentny dowodzą, że były one znacznie mniejsze

niż te, które były przewidywane do realizacji usług, mimo że wykonywaliśmy zadania pod względem technicznym i pod względem rzeczowym w wielkościach znacznie większych. Umówiliśmy się też, że jest pewien poziom na zasadzie branch breakingu, jaki powinien być właściwy dla sfinansowania poziomu usług, realizowanego przez MPK. Analiza okresu 2004-2008 wskazuje, że MPK nigdy nie posiłkowało się środkami finansowymi wyższymi niż te, które wynikały z racjonalnej, efektywnej i technicznej polityki transportowej w zakresie polityki komunikacji zbiorowej. Różnicę, która wynikała z tego, że Miasto nie musiało dopłacać więcej pieniędzy, że Spółka nie domagała się wielkości normatywnych, zawdzięczmy temu, że właściciel, zgodnie z uchwałą z 1991 r. o powołaniu Spółki, umożliwił Spółce prowadzenie działalności gospodarczej, takiej jaką prowadzi każdy podmiot gospodarczy w formie spółki prawa handlowego. Dzięki temu na przestrzeni lat 2004-2007 Spółka wygospodarowała 30 mln zł czystego zysku. Ten zysk mógł posłużyć na: sfinansowanie niedoboru i starty na działalności przewozowej, która w roku 2007 sięgnęła 10 mln zł, jak również mogła być przeliczona na 50 autobusów solowych lub 30 autobusów przegubowych. Dzięki temu była możliwa intensywna odbudowa parku maszynowego, zakup nowych autobusów i poprawa jakości technicznej funkcjonowania komunikacji. Wracając do elementów finansowych proszę zauważyć, że na początku powołania Spółki, MPK Sp. z o.o. realizowało swoje zadania w formule non profit. Później generowało olbrzymią stratę. W 1999 r. przestało generować stratę. Ówczesna Rada Miasta oraz Zarząd Miasta zdecydowali o tym, żeby Spółce żyło się dobrze. Zmniejszenie olbrzymiej straty ok. 20 mln zł nie wynikało ze zmiany polityki prowadzenia działalności, tylko z wysokiego dofinansowania Spółki, które zostało znowu urealnione w roku 2003 i ponownie obnażyło słabość efektywności ekonomicznej i technicznej przedsiębiorstwa. Restrukturyzacja wywołała trwały efekt. Od roku 2004 Spółka generuje dodatni efekt finansowy pozwalający na to, że plasuje się w grupie przedsiębiorstw o dobrej, ustabilizowanej pozycji ekonomicznej. Wspomniana pozycja nie jest bez znaczenia również dla realizacji zadań Gminy oraz nowych zadań postawionych przed Spółką. Dzięki temu Spółka została wyznaczona do roli beneficjenta Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, który był zobowiązany przeprowadzić od strony rzeczowej całą inwestycję, jak również musiał zagwarantować pełną obsługę finansową. Dzięki temu MPK wzięło na siebie cały ciężar sfinansowania inwestycji poprzez głównie emisje obligacji przychodowych, co było możliwe tylko i wyłącznie dzięki pozytywnej ocenie standingu przedsiębiorstwa. Standing rzeczowy, jak i finansowy został dokonany przez dwie niezależne międzynarodowe agencje ratingowe: Standard and Poor`s oraz Fitch. Jeśli chodzi o bezpośrednią realizację zadań przewozowych, które wzbudzają wiele emocji, są poddawane ocenie i krytyce, pragnę zaprezentować Państwu Radnym realizację zadań za rok 2006 i 2007. Jest to rzeczywiste wykonanie zadań, w stosunku do planu, jakie postawiono przed Spółką. Nie opieramy się na danych fragmentarycznych, na ocenach statystycznych, odczuciach osób, tylko na faktycznych liczbach, które możemy zestawić w dowolnych szeregach czasowych, w dowolnych układach i okresach, wyciągnąć wnioski i dokonać porównań. Co wynika z analizy? Możemy zauważyć, że Spółka w roku 2007 w zakresie trakcji tramwajowej nie wykonała ok. 4% wozokilometrów w sytuacji, gdy w roku 2006 było to tylko 3,8%. Można byłoby powiedzieć, że jest to gorszy stopień realizacji zadań. Ale jak zobaczymy pierwsze półrocze 2007 r., to Spółka realizując politykę rozwoju, miała lepszy procent niewykonania, który wynosił 2,2% w stosunku do 3,9% roku ubiegłego. Dopiero wejście z bogatym programem inwestycyjnym, głównie z realizacją ŁTR, spowodowało zakłócenia, że we wskaźniku rocznym nie wykonaliśmy ok. 4% wozokilometrów zleconych Spółce do realizacji zgodnie z planem skorygowanym. Jak ta wielkość wygląda w stosunku do planu rzeczowo-finansowego? Jest to tylko ok. 2,65% uwzględniając starty niezawinione. Przedstawione wielkości w żaden sposób nie dyskwalifikują miejskiego przewoźnika w układzie porównawczym do innych operatorów realizujących podobne zadania w Polsce, jak na

zachodzie Europy w miastach o podobnej wielkości. To samo dotyczy autobusów. W pierwszym półroczu 2007 r. niewykonanie wynosiło 2,8%, wobec 3,8% w stosunku do roku ubiegłego, czyli o 1% więcej. Jest to blisko 30% poprawy jakości funkcjonowania komunikacji. Niestety wynik końca roku znowu odwrócił tę tendencję, bo starty wynoszą 3,8% w stosunku do roku 2006, w którym drugie półrocze było bardzo dobre. Wprowadzenie dużego programu inwestycyjnego w Mieście, który spowodował całkiem nowy układ realizacji zadań, układ drogowy i możliwości techniczne odbiły się niekorzystnie na sytuacji komunikacyjnej w Mieście. Pasażerowie oczywiście to odczuli. Na slajdach pokazana została

realizacja zadań w układzie zajezdniowym. Chodziło o to, żeby wiedzieć jak poszczególne zajezdnie w zależności od sposobu realizacji przez nie zadań, wyposażenia w maszyny i urządzenia oraz środki transportu, realizują i radzą sobie z zadaniami. Tutaj także cały czas podejmujemy pewne korekty. M.in. podjęliśmy decyzję o likwidacji zajezdni przy ul. Kilińskiego, gdzie generowano największe starty. Poprzez synergię i połączenie z pozostałymi dwoma zajezdniami obecnie uzyskujemy lepsze wyniki. W roku 2007, po rozpoczęciu prac ŁTR, w sposób dość istotny wzrastał poziom niewłaściwego wykonania zadań przewozowych i osiągnął wielkość ponad 6% strat kursów, które były wykonywane. W okresie wakacyjnym i poprzez interwencje, jakie były podjęte w miesiącu wrześniu związane m.in. z pilnym i nagłym zakupem, dokapitalizowaniem Spółki celem zakupu używanych autobusów o lepszej jakości technicznej, sytuacja się znacznie poprawiła. Końcówka ŁTR (kwiecień 2008 r.) spowodowała wysokie starty wozokilometrów sięgające także ponad 6%. Natomiast po oddaniu linii ŁTR straty w realizacji zadań przewozowych autobusowych wynoszą 1,2%. Jest to wielkość niespotykana w historii Spółki od 1993 r. Takiego niskiego wskaźnika niewykonania zadań jeszcze Spółka nie odnotowała w historii swojego istnienia. W sierpniu br. ta liczba spadła do 0,91% niewykonania zadań trakcji autobusowej. Było to możliwe dzięki poprawie organizacji ruchu w Mieście oraz dzięki intensyfikacji zakupów, gdzie 62 autobusy są zakupione w roku bieżącym, z tego 25 jest już odebranych, a 37 jest w trakcie realizacji. Duży wpływ na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej ma także stan techniczny torowisk. Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu prezentowała już wspomniany problem. Z punktu widzenia Spółki muszę powiedzieć, że MPK realizowało zadania na poziomie ok. 15 mln zł w sytuacji, gdy potrzeby wynosiły 60 mln zł. Drugie 15 mln zł było realizowane w innym systemie poprzez bezpośrednie zlecenia ZDiT. Mimo to jest to tylko 50% potrzeb. Należy wskazać, że do roku 2002 Spółka oszukiwała Miasto, ponieważ pobierała 30 mln zł na utrzymanie torowisk i nie realizowała żadnych zadań z zakresu bieżącej restytucji sieci torowej i sieci trakcyjne, gdyż uważała, że wspomniane środki są tylko i wyłącznie na to, żeby być w gotowości do ewentualnego wykonywania zadań. W roku 2007 nakłady były ograniczone do bieżącego utrzymania związanego z konserwacją infrastruktury torowej, gdyż cały nacisk poszedł na ŁTR. Natomiast rok 2008 wskazuje na duży wysiłek i kolejne nakłady na odnowę trakcji szynowej. Planujemy wydać na to ok. 30 mln zł. Cieszy to, ponieważ układ torowy ma duży wpływ na sprawność techniczną pojazdów i zdolność do realizacji zadań. Jeżeli będą lepsze tory, to na pewno będzie lepszy stopień realizacji zadań. Jednak remonty prowadzą do pewnych zakłóceń i perturbacji. Jeżeli chodzi o sprawność i efektywność ekonomiczną funkcjonowania MPK na tle innych porównywalnych miast w Polsce, to średnie jednostkowe wynagrodzenie za usługi przewozowe jakie otrzymywało MPK w roku 2007 wynosiło 4,36 zł. Dla przykładu: Poznań otrzymywał 6,54 zł, Kraków o 20% wyższe wynagrodzenie niż Łódź. Łódź ma najniższy koszt wozokilometra w autobusach, mimo że dysponujemy w strukturze przewozów największą ilością autobusów przegubowych. Jeśli chodzi o tramwaje, to mamy już tu przepaść. Koszt 1 wozokilometra w Łodzi wynosi 3,37 zł, a np. w Krakowie jest niższy blisko o 30%. Na kształtowanie się relacji ekonomicznych ceny i kosztów duży wpływ mają ceny

podstawowych materiałów, które służą do realizacji zadań. Rosną wynagrodzenia, co jest związane z tym, że zwiększamy wydajność pracy. Dziś w MPK pracuje 2800 osób, które generują przychód na poziomie blisko 500 mln zł. W 2003 r. w Spółce pracowało 3900 osób i generowało przychód na poziomie tego, co dostało z Miasta, czyli na poziomie ok. 300 mln zł. Wzrost wydajności, tudzież wzrost wynagrodzeń wynikający z rozwoju gospodarczego i rozwoju społecznego kraju oraz oczekiwań naszych pracowników w stosunku do pracodawców. Również inne podstawowe czynniki kosztotwórcze decydujące o ponoszonych nakładach na komunikację wzrastały bardzo gwałtownie na przestrzeni lat 2004-2008. Energia wzrosła o 42%, paliwo o 35%. Są to realne warunki brzegowe, w jakich funkcjonuje komunikacja. W takich warunkach staramy się realizować zadania. Jak dowodzi zestawienie pierwszego półrocza 2008 r. w stosunku do zamierzeń, które Zarząd Spółki przedstawił przy opracowaniu projektu planu na 2008 r., realizujemy więcej zadań przewozowych niż wspomniany plan wymagał. Jeżeli są potrzeby zwiększenia ilości komunikacji, to Spółka oczywiście te zadania podejmuje uzyskując z tego tytułu też większe przychody z realizacji usługi. Spółka poprzez rozwój działalności pomocniczej, upatrując w tym główne źródło i kierunek pozyskania środków finansowych na poprawę funkcjonowania komunikacji w Mieście nie tylko rozwija się w sposób ekstensywny, czy poszukuje nowych zleceń, ale również stara się stosować mechanizmy poprzez wykorzystywanie innych podmiotów gospodarczych, dywersyfikację swojej działalności, zdobywanie rynków i budowanie grupy kapitałowej tak, aby stać się jeszcze silniejszym podmiotem zdolnym nie tylko do realizacji tychże zadań, które stoją obecnie przed Spółką, ale wyzwań, których Państwo oczekujecie. Wyzwania wynikają z identyfikacji głównych, podstawowych problemów, a mianowicie zatłoczenia ulic w centrum Miasta, nierównomierności zatłoczenia dróg w ciągu doby, braku obwodnic dla ruchu tranzytowego (droga krajowa nr 1, 14, 72), nieegzekwowania istniejących ograniczeń w ruchu kołowym, blokowania przejazdu poprzez złe parkowanie, długie linie autobusowe przebiegające przez centrum Miasta, braku rozwiązań ograniczających ilość pojazdów w centrum Miasta np.: parkingów typu PARK&RIDE i zaległości w odnowie infrastruktury torowej. Jeżeli przeanalizujemy układ tramwajowy, który powinien być podstawowym systemem transportu w Mieście, widzimy konieczność rozwiązania problemu przepustowości ulicy Kilińskiego ze stworzeniem warunków i priorytetu dla komunikacji publicznej, w szczególności dla tramwaju. Drugim takim ciągiem jest ul. Pomorska. Jest ona wyremontowana i jest w dobrym stanie technicznym, natomiast ruch kołowy utrudnia uzyskiwanie zadawalającej sprawności ruchowej, czyli gdzie stracone kursy będą poniżej 3%. Poziom ten jest możliwy do osiągnięcia. W trakcji autobusowej największe opóźnienia na poziomie 50-60 minut mamy odnotowane na liniach 57, 70, 80, 85, 86, 96, 98, 99 oraz Z, czyli komunikacji zastępczej, która była prowadzona wzdłuż realizacji ŁTR. W czerwcu br., po pewnych korektach sytuacja się znacznie poprawiła. Już mniej linii miało tak duże opóźnienie. Tym niemniej ciągle są to linie długie, o których mówiłem, które przebiegają przez centrum Miasta, sprawiające trudności w regularnej obsłudze komunikacyjnej. Dlatego też od 1 lipca br. podjęto decyzję o skróceniu linii 57, co też spotyka się z różnym odzewem. Jeżeli chcemy zachować regularność i sprawność techniczną w stosunku do rozkładu jazdy, to trudno wprowadzić długie linie. Jeżeli wprowadzimy długie linie, to znowu trudno będzie nam ten parametr uzyskać. Takiemu samemu elementowi - skróceniu uległa linia 95. Są kolejne propozycje zmian, które będą przedmiotem dyskusji i analiz. Dotyczy to linii 59, 78, 79, 96 tak, aby je wzmocnić, albo podzielić, albo skierować nieco w innym kierunku obsługi, tak aby pasażerowie mieli lepszą jakość komunikacyjną. Dużym zainteresowaniem cieszy się też obsługa zakładów zlokalizowanych w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Tutaj chcemy wydłużyć linię 80 do Nowego Józefowa. Dodatkowo pragniemy uruchomić linię z krańcówkami autobusowymi na ul. Kusocińskiego. Przebieg linii to Kusocińskiego,

Popiełuszki, Maratońska, Nowy Józefów. Ta linia pozwoli na intermodalne połączenie ze środkami naszego transportu szynowego. Mamy nadzieję, że usprawni to funkcjonowanie komunikacji. Poza Nowym Józefowem pragniemy lepiej obsługiwać drugą część Łodzi mianowicie rejon obecnej fabryki Della. Istnieje propozycja zmiany linii 95 i 85. Mocno zgłaszamy postulat uruchomienia parkingów typu PARK&RIDE. Problem został już przez dyrektora Zarządu Dróg i Transportu przedstawiony. Zaletą tego jest to, że korzystający ze wspomnianego parkingu mogą korzystać z komunikacji miejskiej na podstawie kwitu parkingowego. Jest to także element intermodalności funkcjonowania komunikacji zbiorowej z komunikacją indywidualną. To są wstępne propozycje posadowienia miejsc parkingowych dla systemów parkingowych, dla systemu typu PARK&RIDE. Z tego co Państwo usłyszeliście dwa z nich w rejonach południowych i północnych będą lokalizowane w najbliższym czasie. Kolejne będą powstawały wraz z realizacją inwestycji dworca Łódź Kaliska oraz dworca Łódź Widzew. Trzeba też rozmawiać na temat opłaty postojowej, parkingowej, tak aby była ona adekwatna do polityki zrównoważonego transportu. Trzeba wprowadzać na większą skalę pasy wydzielone dla autobusów. Są tu także propozycje ciągu ulic: Jaracza, Więckowskiego, Sterlinga, Rewolucji, Piłsudskiego, Mickiewicza i ul. Kopcińskiego od ronda Solidarności do al. Piłsudskiego. Ważnym elementem, poza stroną punktualności i regularności, jest również problem bezpieczeństwa pasażerów. Jest to drugi, obok problemu punktualności, zgłaszany przez pasażerów mankament. Informuję Państwa, że w sposób sukcesywny zwiększamy liczbę monitoringu wewnętrznego w naszych pojazdach. Wszystkie nowe pojazdy są od razu wyposażone w monitoring. Mamy umowę z agencją ochrony. Rozszerzamy monitoring miejski na przystanki komunikacji miejskiej. Współpracujemy stale ze Strażą Miejską i Policją mając na celu poczucie bezpieczeństwa pasażerów, jak i ochronę mienia związanego z infrastrukturą komunikacyjną (przystanki) oraz odnową pojazdów. Jeżeli chodzi o poprawę stanu infrastruktury torowej, to myślę, że dyrektor ZDiT jednoznacznie przedstawiła problem. My tylko możemy potwierdzić, że są to wydatki rzędu 60 mln zł, które byłyby niezbędne na sukcesywną odnowę, aby w przeciągu 6 lat uzyskać poziom zadawalający i satysfakcjonujący. W pierwszej kolejności powinniśmy koncentrować się na przygotowaniu tras objazdowych dla ŁTR, tak aby w razie jakiejkolwiek kolizji na linii ŁTR, te pojazdy można było skierować po najbliższej trasie trasy ŁTR. Wszystkie propozycje, zwłaszcza zgłoszone na końcu, powinny zwiększyć efektywność przedsiębiorstwa. Jednakże fundamentem zapewniającym stabilność i rozwój firmy jest zawarcie umowy, w naszej ocenie, najlepiej w trybie powierzenia Spółce, bo skoro Miasto powołało do realizacji tych zadań własne przedsiębiorstwo, to ono powinno realizować te zadania tak, aby można było funkcjonować i realizować następne inwestycje komunikacyjne". Powyższe wystąpienie zostało poparte prezentacją multimedialną na temat szczegółowej informacji związanej z funkcjonowaniem Spółki MPK Łódź, która stanowi **załącznik nr 34** do protokołu.

Przystąpiono do zadawania pytań.

Radny p. Dariusz Joński zapytał:
- jakie są zapisy umowy przewozowej podpisanej między Zarządem Dróg i Transportu a MPK,
- na jakiej zasadzie Zarząd Dróg i Transportu płaci Spółce MPK za usługi?

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek poprosił o sprecyzowanie pytania.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Chodzi mi o umowę na świadczenie usług przewozowych między Spółką MPK a Zarządem Dróg i Transportu, która została podpisana

wraz z aneksami. Chciałbym się dowiedzieć w jaki sposób Miasto płaci, w którym paragrafie umowy zostało to zapisane i jak brzmi paragraf, który mówi o płatności i za jakie usługi Miasto płaci Spółce za przewozy?".

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział: „Za chwilę znajdę odpowiedni paragraf i przeczytam Panu Radnemu jego treść tak, aby nie uchybić żadnemu elementowi".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Chodzi mi o zapisy umowy, które mówią o tym, czy Miasto płaci, czy nie płaci za usługi wykonane i niewykonane? Jak płaci za te, które się spóźniają? Z wypowiedzi Prezesa Spółki MPK p. K. Wąsowicza wynika, że autobusy i tramwaje się nie spóźniają. W związku z tym pragnę zapytać, ile dzisiaj Spółka MPK posiada autobusów i tramwajów, a ile z nich jest sprawnych?".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Myślę, że Pan Radny źle mnie zrozumiał, albo ja źle to przekazywałem. Pokazywałem jaki jest stopień nierealizacji zadań. Nie mówiłem, że autobusy i tramwaje się nie spóźniają i nie przyjeżdżają. Pokazywałem jaki to jest odsetek i jaka jest to skala zjawiska. Na dzień dzisiejszy Spółka ma 402 autobusy, z tego ok. 300 w ruchu. Wszystkie autobusy wyjechały do ruchu i realizują swoje zadania. Sprawność mierzona wskaźnikiem gotowości technicznej jest na poziomie 90%. 10% to awarie, wypadki lub okresowe przeglądy. Jeśli chodzi o tramwaje, to Spółka MPK posiada ich 468. Do ruchu wyjechały dzisiaj 183 pociągi w różnym zestawie".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Oświadczył Pan, że Spółka MPK posiada 402 autobusy, a 300 jest w ruchu. Co dzieje się z pozostałą setką pojazdów? Czy są one zepsute, czy one w ogóle nie wyjeżdżają z zajezdni? Czy wszystkie autobusy, w liczbie 402, są sprawne?".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „W inwentarzu Spółka ma 402 autobusy. Do miesiąca lipca br. realizowaliśmy zadania w związku z komunikacją zastępczą na poziomie kierowania do ruchu 360 autobusów. Wskaźnik wykorzystania wynosił wówczas 90%. Jest to najwyższy wskaźnik w Europie. Obecnie zeszliśmy z ilością autobusów, z uwagi na to, że już nie ma komunikacji zastępczej, która wynosiła 55 autobusów. W zależności od tego, jakie dostaniemy plany na najbliższy rok i okres, zadecydujemy ile autobusów w inwentarzu jest nam potrzebnych i wówczas będziemy nimi efektywnie gospodarować".

Radny p. Dariusz Joński zapytał ile autobusów i tramwajów jest niesprawnych na dzień dzisiejszy?

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz powiedział: „Co Pan Radny rozumie pod pojęciem „niesprawny autobus"?".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Jest to pojazd, który nie jest gotowy do wyjazdu".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Mówiłem, że wskaźnik gotowości kształtuje się na poziomie 90%. Oznacza to, że 10% pojazdów podlega różnego rodzaju naprawom, przeglądom technologicznym, które wynikają z awarii, wypadków, kolizji i obsług technicznych".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Punktualność kursowania autobusów i tramwajów z roku na rok się pogarsza. Pan podawał wskaźniki w granicach 2-3%. Pana przedmówczyni, dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. A. Giedryś mówiła o blisko 10%. Informacje, które mamy pokazują, że liczba negatywnych ocen przekracza w roku bieżącym ponad 30%. Są miesiące (styczeń, kwiecień), gdzie jest ponad 43% ocen negatywnych, z czego prawie 69 dot. kursów ocenionych z powodu opóźnień, a blisko 20 z uwagi na kursy niewykonane. Jak Pan to skomentuje w kontekście tego, co Pan przed chwilą mówił?”.

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Umowa, na którą się Pan Radny powołuje jednoznacznie wyznacza, który podmiot za co odpowiada. Pani dyrektor ZDiT p. A. Giedryś przedstawiała ten zakres oceny firmy, który należy do kompetencji ZDiT. Pani dyrektor ZDiT p. A. Giedryś mówiła o punktualności, o ocenie jakości przygotowania taboru i o czystości na przystankach. To są zadania, które zgodnie z umową ocenia i nadzoruje ZDiT przedstawiając nam informację, do której możemy się odnieść. Ja natomiast prezentowałem inne informacje. MPK ma obowiązek przedstawić poziom realizacji zadań z punktu widzenia wykonywanych kursów. Są to dwie różne informacje, różne dane i nie należy tego mylić. Powiedziałem, że nie wykonujemy kursów na poziomie 2-3%. Pani dyrektor ZDiT p. A. Giedryś mówiła o ocenie z punktu widzenia punktualności. Prezentowana przez nas informacja dot. zbioru danych rzeczywistych. Zarząd Dróg i Transportu dokonuje oceny na podstawie próby statystycznej. Później odnosimy się do tych wyników. W rozliczeniu następuje korekta z tytułu jakościowego wykonania usług. MPK ma płacone za faktycznie wykonane kursy. Jeśli kurs był zrealizowany w 90%, a na ostatnim przystanku miało miejsce zdarzenie, które uniemożliwiło dokonanie kursu, to MPK nie ma z tego powodu zapłacone. Oczywiście istnieje mechanizm rekompensaty, ale są to zawiłości umowy. MPK ma płacone za to, co faktycznie zrealizowało. Oprócz tego mamy potrącenia z tytułu jakości wykonania usługi. Można zadanie wykonać dobrze, lepiej, dostatecznie lub byle jak”.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Pytam w kontekście raportów dobowych, które posiadamy. Niezależnie czy jest to 3, czy 7 kwietnia, generalnie raport pokazuje tę samą tendencję. Przytoczę zapis, jeden z wielu, że na 230 skontrolowanych kursów przez ZDiT tylko 102 były zgodne z rozkładem jazdy. Opóźnionych kursów było 88, przyspieszonych 2, a 38 niezrealizowanych. Nie mogę odnieść tego do danych, o których mówi Prezes MPK Sp. z o.o.. Z moich obliczeń wynika, że tylko 40% pojazdów jeździ zgodnie z rozkładem, a reszta się spóźnia lub nie przyjeżdża, bo się psuje. Jak jest prawda?”.

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Prawdę miał Pan przedstawioną i wszystkie dane rzeczywiste były prezentowane. Pokazałem wszystkie dane rzeczywiste dot. funkcjonowania komunikacji za lata 2006-2007 i siedem miesięcy roku 2008, w podziale na poszczególne miesiące. Wskazywałem, że zwłaszcza we wrześniu roku 2007 oraz kwietniu roku 2008 były największe trudności w realizacji zadań powodowane różnymi czynnikami. Pan Radny miesza cały czas dwie sprawy: realizację zadań z jakością ich realizacji. Gdybyśmy to uporządkowali, to myślę, że Pan Radny nie widziałby sprzeczności pomiędzy prezentowanymi informacjami. Poziom niewykonanych zadań z punktu niewykonania globalnego waha się w granicach: w autobusach za sierpień – 0,91%. Były miesiące, gdzie było 6,5% niewykonania zadań. Średnio w skali roku jest to 3-4%. Jest to bezwzględne niewykonanie zadań. Na to nakłada się jakość wykonania. Wykonaliśmy 97% zadań, które są jeszcze oceniane poprzez parametry brzegowe zawarte w umowie. Jaki jest wskaźnik dopuszczający takie, czy inne mankamenty w funkcjonowaniu komunikacji, co też jest pewnym zjawiskiem przewidywalnym i normalnym, że pewne odchylenia zawsze

występują, tego nie wiem. Należy zadać pytanie na ile są one akceptowalne, a na ile nie? Te nieakceptowane skutkują karami. Mogę powiedzieć, że za okres styczeń-czerwiec 2008 r. zapłaciliśmy z tego tytułu 70 tys. zł kar na 125 mln zł wynagrodzenia. Może tym procentem byłoby łatwiej porównać".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Ilość kontrolerów Zarządu Dróg i Transportu jest ograniczona. Jest to kilka osób. Jednak Państwo powinniście mieć pełniejsze dane. Z raportu dobowego z dnia 17 kwietnia br. dowiedziałem się, że na 127 skontrolowanych kursów zrealizowanych zgodnie z rozkładem jazdy było tylko 61. Jest to niecałe 50%. Ponadto 20 kursów nie zostało zrealizowanych, opóźnionych było 41, a przyspieszonych 5. Z tego, co możemy zauważyć na ulicy, wydaje mi się, że nie są to dane wyssane z palce. Trudno mi podważać wiarygodność Zarządu Dróg i Transportu, tylko myślę, że gdzieś jest problem. To nie jest 2-3% jak Pan mówi. To jest dużo większy procent. Pan mówi, że MPK ma własne statystyki i raporty. Pragnę zapytać, czy prawdopodobne jest zdarzenie, że w dniu 2 kwietnia 2008 r. na 330 autobusów 121 zjechało do zajezdni, bo się popsuły? Ponad 30% tych, które wyjechały musiały zjechać, bo się zepsuły? Czy jest to prawda?".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Spółka nie opiera się na własnych statystykach, tylko na danych rzeczywistych. Nie wiem jak było w dniu 2 kwietnia br. Musiałbym zobaczyć jak wygląda raport dobowy z tego dnia.".

Radny p. Dariusz Joński zapytał czy zdarza się tak, że na 300 autobusów 30% zjeżdża, bo się psują?

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Jak najbardziej możliwe jest, że w kwietniu br. było 100 zjazdów autobusów. Jednak uważam, że Pana wnioskowanie jest niewłaściwe. Sto zjazdów nie oznacza braku 100 pojazdów na linii. Jest to zupełnie mylna sytuacja. Mogło być 100 awarii, ale chwilowo na Mieście mogło nie być co najwyżej kilku pojazdów. Jeśli pojazd ma awarię, to w jego miejsce wyjeżdża pojazd zastępczy, a takich mamy na Mieście rozlokowanych 7. Mamy także ok. 10% rezerwy technicznej na zajezdni, a za pojazd, który się zepsuł wyjeżdża pojazd sprawny. Tudzież jeden z zepsutych zjeżdża, a drugi naprawiony wyjeżdża. Na tym polega serwis. Ostatnio w Polsce za sprawą Kubicy modna jest formuła 1. Tam też zjeżdżają bolidy do serwisu, mają wymianę i wracają na tor. Podobnie funkcjonuje to w MPK. Mamy serwis techniczny pracujący w systemie 24 godzinnym. Okres kwietniowy był najgorszym w roku bieżącym i to Państwu prezentowałem. Kwiecień 2008 r. oraz wrzesień 2007 r., to dwa najtrudniejsze okresy w funkcjonowaniu Spółki, bo obsługę komunikacji zastępczej prowadziliśmy 60 starymi Ikarusami, które powinny być skasowane. Nie uczyniliśmy tego, z uwagi na potrzeby ŁTR. Uznaliśmy, że na 1 rok trudno dokonywać zakupu za 60 mln zł, żeby zrealizować jedną inwestycję. Prezydent Miasta podjął jednak w trybie nagłym decyzję, o zakupie nowych pojazdów celem poprawy jakości funkcjonowania komunikacji".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Życzę Panu, aby autobusy z tych pitstopów wyjeżdżały tak szybko jak w formule 1. Od września 2007 r. pogorszył się znacznie stan punktualności kursowania. Ocen negatywnych było ponad 40%. To już nie jest kwiecień 2008 r., ale stan trwa od połowy zeszłego roku do teraz. Można powiedzieć, że za całe pół roku 2007 r. 40 % to oceny negatywne. Nie wiem jaką metodologią Zarząd Dróg i Transportu nalicza płatność, ale według tego Spółka MPK powinna dostać 50% należności ustalonej w budżecie Miasta, bo ocen negatywnych było prawie 50%".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Ja już któryś raz powtarzam, że wrzesień 2007 r. oraz kwiecień 2008 r. to dwa najtrudniejsze okresy. Od lipca 2007 r. zaczęliśmy realizację inwestycji ŁTR i skończyliśmy ją w lipcu 2008 r. To był okres zdecydowanie najgorszy i to szczegółowo na liczbach prezentowałem. Według mnie nie ma tu rozbieżności między informacjami jakie posiadamy. Jest rozbieżność pomiędzy wnioskowaniem, które Pan wysnuwa na podstawie informacji. Wyniki, które przedstawia Spółce, Zarząd Dróg i Transportu, są następnie weryfikowane poprzez odniesienie się naszych służb do zjawisk jakie miały miejsce. Po tej analizie jest oczywiście podejmowana ostateczna decyzja w sprawie wynagradzania. Za niezrealizowanie postanowień umowy lub realizowanie umowy niezgodnie z postanowieniami są nakładane kary w formie zmniejszenia wynagrodzenia. Od tego nie ma odstępstwa”.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Mam nadzieję, że o karach i jak Miasto płaci Spółce za usługi za chwilę nam powie wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek. Mówię o tym, ponieważ pewna wypadkowa jest kontrolowana przez Zarząd Dróg i Transportu. MPK mówi o 3%, a Zarząd Dróg i Transportu mówi o 15%. Przy płatności za usługę jest to bardzo duża różnica w kwocie jaką Miasto miałoby płacić Spółce. Czy może Pan nam wytłumaczyć jaki był cel zakupu PKS Myślenice i PKS Nowy Targ, na które wydaliśmy ponad 7 mln zł? Proszę o informację jakie zobowiązania Spółka MPK Łódź poczyniła co do zakupu PKS Myślenice i PKS Nowy Targ? Proszę o informację, co się stanie z autokarami, które jeździły trasą Łódź-Warszawa?”.

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Pokazywałem, że zmierzamy w kierunku budowy grupy kapitałowej. W mojej ocenie jest to zgodne ze sztuką i prawidłowością rozwoju współczesnych korporacji gospodarczych. Tak się zachowują wszystkie podmioty. Myśmy także zdecydowali się na taki rozwój. Wspomnianej dialektyce rozwoju podlegają wszyscy przewoźnicy w świecie. I albo rosną w siłę i zdobywają inne rynki, albo są przejmowani przez innych przewoźników. Tak było w Anglii, Francji, we Włoszech. To samo czeka Łódź, albo wejdzie tu duży przewoźnik, albo Łódź będzie silnym przewoźnikiem, który będzie zdobywał inne rynki. Zdobywanie nowych rynków to jedyny sposób na rozwój przedsiębiorstwa. Nie można rozwijać przedsiębiorstwa bez rozwijania rynku i zdobywania coraz większych przychodów. Ze świadczenia usług na terenie Łodzi raczej nie będziemy uzyskiwali większych przychodów, dlatego też zdobywamy nowe rynki, aby pieniądze i zyski płynące z tych przedsięwzięć trafiały do Łodzi na dofinansowanie komunikacji łódzkiej, prowadzenie inwestycji i pokrywanie strat na działalności bieżącej, czyli kosztów przewyższających przychody uzyskiwane ze zleceń. Była decyzja o rozwoju rynku torowego, czyli prac remontowych prowadzonych w innych miastach. Chcieliśmy to czynić w formie spółki zależnej, wydzielonej. To jest jednak w fazie procedowania i decyzji w tym zakresie jeszcze nie ma, żeby wydzielić zakład torów, w formie spółki zależnej od MPK i realizującej zlecenia i zdobywającej rynek, jak również spółki przewozowej. Uważam, że jesteśmy podmiotem dobrze przygotowanym do prowadzenia działalności gospodarczej, która przysporzy pieniędzy. Angażowaliśmy się w przedsięwzięcia, w mojej ocenie, bardzo zyskowne z punktu widzenia Spółki, jak i Miasta. Cena jaką zapłaciliśmy za oba podmioty jest zdecydowanie niższa w odniesieniu od wyceny, choćby nawet metodą aktywów netto. Stąd transakcje uważam za trafione. Poza tym liczę na korzyści. PKS Myślenice już wpłaciło nam 100 tys. zł dywidendy za poprzedni rok, gdzie tylko 8 miesięcy byliśmy właścicielem. Mamy podpisane umowy handlowe ze spółkami zależnymi i przez nas idzie cała dystrybucja części i materiałów. Oczywiście na tym zarabiamy korzystając z bogatego doświadczenia i grupy osób zaangażowanych w zaopatrzenie naszych części. Na zasadzie synergii przenosimy ten efekt zdobywając dodatkowe środki do funkcjonowania

komunikacji. Connex kojarzony bardziej z Dalkią, bo są razem w koncernie Veolia, funkcjonuje w Łodzi, chociaż jest francuską firmą. Eriwa londyńska firma także funkcjonuje. Egged poprzez kupienie Mobilisa w Polsce też już, co najmniej w dwóch miastach zawitał. Łódź także może wykorzystać tę szansę i rozwijać swój podmiot gospodarczy poprzez rozszerzanie zakresu usług. Jeżeli chodzi o obsługę linii Łódź-Warszawa, to MPK złożyło wniosek o jej zawieszenie z uwagi na to, że obecnie PKP proponuje daleko lepsze warunki. Kiedy kolej miała problemy z prowadzeniem komunikacji szynowej i przejazd do Warszawy trwał ponad 3 godziny, to wtedy byliśmy konkurencyjni. Pozwoliło nam to zdobyć doświadczenie i wejść na rynki przewozowe międzymiastowe. Natomiast w chwili obecnej uważamy, że te zadania przekażemy do realizacji spółek zależnych biorąc za to pieniądze. Powyższe środki posłużą na dofinansowanie komunikacji w Łodzi poprzez poprawę standardów i jakości usług świadczonych w Łodzi. Każda złotówka jest na to potrzebna".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Chodzi mi o zobowiązania. Mówił Pan o dywidendzie 100 tys. zł, gdzie my zapłaciliśmy ponad 7 mln zł za zakup dwóch spółek. Proszę powiedzieć jakiego zysku się Pan spodziewa w przeciągu 2-3 lat? Ponadto pragnę zapytać, co stało się z autokarami po zamknięciu linii Łódź-Warszawa? Jakie zobowiązania Spółka poczyniła, oprócz zakupu akcji? Co jeszcze obiecała zrobić? Z tego co wiem dodatkowo ma przelać 5 mln zł w przeciągu 5 lat na PKS Nowy Targ lub PKS Myślenice".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Nie jest to prawda. Spółka MPK Łódź nie poczyniła żadnych zobowiązań. Co najwyżej zobowiązania posiada Spółka PKS Myślenice lub Spółka PKS Nowy Targ, które ma realizować, ale myślę że z korzyścią dla obydwu stron. W przypadku Myślenic jest to współpraca tejże Spółki z gminą Myślenice. Myślę, że dwie strony z tego tytułu odniosą korzyść. Wybudowanie dworca pozwoli tejże Spółce uzyskać dodatkowe zlecenia z Gminy Myślenice, które z nawiązką zwrócą jakiekolwiek nakłady, tym bardziej, że będą one czynione przez operatora, który będzie pozyskany z zewnątrz i jeszcze dodatkowo będzie płacił za dzierżawę. Myślę, że jest to bardzo opłacalny interes. W przypadku Nowego Targu nowa Spółka zawiązana ze Skarbem Państwa podjęła zobowiązanie prowadzenia programu inwestycyjnego pozwalającego na restrukturyzację tego przedsiębiorstwa poprzez zainwestowanie ok. 5 mln zł. Skarb Państwa powiedział, że Spółce nie wolno tych środków przejeść, tylko ma je zainwestować. My jesteśmy strażnikiem tego, żeby tych pieniędzy nie zjeść. Jak najbardziej z takim postulatem się zgadzamy i czynimy wszystko, aby Spółka czyniła inwestycje, bo jeśli będzie mocnym podmiotem gospodarczym, to będzie nam przynosiła zyski. Autobusy, które my sprzedamy, to już jest w ramach 5 mln zł. Spółka w Nowym Targu zapłaci nam za autobusy, za które pieniądze otrzymalibyśmy od banku. To nie Spółka MPK Łódź dała, tylko bank dał na realizację tego projektu. One wrócą do MPK. Nie wydaliśmy, a dostaniemy pieniądze. Nie czyniliśmy żadnych zobowiązań, a mamy raczej gwarancję samorządów lokalnych w realizacji już działalności gospodarczej tamtych podmiotów. Wydaje mi się, że jest to korzystne. Przed spółkami zostało postawione zadanie, że w pierwszym roku działalności mają wyjść na zero plus".

Radny p. Dariusz Joński zapytał czy prawdą jest, że Spółka MPK Łódź zobowiązała się przeznaczyć środki finansowe w wysokości 5 mln zł na nabycie lub wybudowanie środków trwałych?

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział, że jest to nieprawda.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Pragnę zapytać wiceprezydenta Miasta p. Jarosława Wojcieszka dlaczego podpisał interpelację i wprowadził mnie w błąd pisząc w pkt 3, że Spółka MPK Łódź zobowiązała się przeznaczyć środki finansowe w wysokości 5 mln zł na nabycie lub wybudowanie środków trwałych?”.

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział: „Odpowiedź na interpelację, do której się Pan odnosi była opracowana w oparciu o informacje pochodzące ze Spółki MPK Łódź. Pozwoli Pan, że sprawdzę dokładnie informację, w jaki sposób została ona zaprezentowana i na jakiej podstawie została ona powzięta. Wtedy będę mógł Panu Radnemu udzielić informacji, czy nastąpiło wprowadzenie w błąd, czy nie”.

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Autokary z linii Łódź-Warszawa sprzedajemy do Spółki PKP Nowy Targ. Otrzymane pieniądze przeznaczymy na poprawę funkcjonowania komunikacji w Łodzi. Uważamy, ze jest to zgodne z koncepcją budowania grupy kapitałowej. Komunikację międzymiastową będzie rozwijała spółka zależna. Nie pozbywamy się aktywów trwałych, bo zamieniamy aktyw trwały, rzeczowy na aktyw finansowy i dalej go posiadamy, a w zamian za to dostajemy jeszcze pieniądze. Według mnie jest to transakcja korzystna. Nie rozumiem Pana wątpliwości”.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Rozumiem, że Spółka MPK Łódź sprzedaje autobusy Spółce PKS Nowy Targ, w której większościowym udziałowcem jest Spółka MPK Łódź”.

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz powiedział, że tak jest.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Być może z Kodeksem spółek jest to zgodne. Jestem ciekaw na ile były rentowne połączenia Łódź-Warszawa. Pragnę zapytać, czy wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek jest w stanie odpowiedzieć na pytanie dot. umowy przewozowej i wynagrodzeń za usługi?”.

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział: „Zgodnie z tekstem jednolitym umowy, który zawiera już umowę na rok bieżący, § 6 stanowi, że miesięczne wynagrodzenie ustalane jest na podstawie przejechanych kilometrów, czyli wozokilometrów realizowanych w ramach rozkładów jazdy w pełnych kursach, przejechanych po właściwej dla danej linii trasie od przystanku początkowego do końcowego (to jest to o czym mówił Prezes Spółki MPK Łódź) oraz wozokilometrów wynikających z planu wyjazdów i zjazdów do zajezdni, określonych na początku miesiąca rozliczeniowego przez jednostkową cenę umowną dla danego rodzaju komunikacji, typu taboru, do którego dane przeliczenie się odnosi”.

Radny p. Dariusz Joński zapytał czy jest to jedyny punkt umowy dot. wynagrodzenia?

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział: „Nie. W § 6 jest 11 punktów. Są one podpunktowane. Jeśli Pan Radny sobie życzy mogę je przeczytać lub udostępnić do zapoznania się”.

Radny p. Dariusz Joński poprosił wiceprezydenta Miasta p. Jarosława Wojcieszka o przytoczenie pkt 2 i wyjaśnienie o co w nim chodzi.

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział: „Pkt 2 brzmi następująco: „Liczbę wykonanych wozokilometrów, o których mowa w ust. 1 zwiększa się o 50% rzeczywiście poniesionych w okresie rozliczeniowym strat w ruchu. Straty określa się

wyłącznie w odniesieniu do linii lub odcinków linii, na której obowiązuje taryfa opłat uchwalona przez Radę Miejską w Łodzi.". Oznacza to, że do przejechanej liczby wozokilometrów, czyli przeliczenia bardzo skrupulatnego dot. się do przejazdów od linii do linii, czy od przystanku do zajezdni, po założonej, wyznaczonej zgodnej z rozkładem jazdy trasie, dołącza się również liczby 50% strat. Jest to uzgodnienie wypracowane pomiędzy Zarządem Dróg i Transportu bazujące na doświadczeniu, z którego wynika że nie zawsze starty wynikają z winy MPK. Często są to straty, które wynikają chociażby z udziału autobusów w kolizji. Tego typu stratami nie można obciążać Spółki".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Chciałbym, aby wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział za co Zarząd Dróg i Transportu płaci Spółce MPK Łódź? Chodzi mi oczywiście o opóźnienia, wcześniejsze przyjazdy oraz niewykonaną usługę pod tytułem „zjazd autobusu do zajezdni".

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek powiedział: „Już odpowiedziałem na pytanie za co Spółka MPK Łódź otrzymuje wynagrodzenie. Za zjazdy autobusów do zajezdni MPK nie otrzymuje wynagrodzenia jako takiego".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Pan Wiceprezydent Miasta cytuje umowę, która jest napisana w dość dziwny sposób. Według raportu ZDiT ok. 60% autobusów i tramwajów nie przyjeżdża lub spóźnia się. W związku z tym chciałbym wiedzieć czy Miasto za te usługi płaci? A jeśli tak, to czy 95%, 90% czy 15%? Jaka jest kara za to, że autobus lub tramwaj się spóźnia?".

Pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski powiedział: „Buchalteria, której próbuje się podjąć radny p. D. Joński zadziwia mnie. Jak pamiętam czasy minione, jeśli chodzi o funkcjonowanie MPK, to jakoś tej troski wcześniej nie wyrażano. W związku z tym, sytuacja, która powstała jeśli chodzi o wspomniane przedsiębiorstwo na przełomie 2002/2003 roku, spowodowała, że właściwie mieliśmy bankruta i podmioty finansowe mogły praktycznie wnioskować o upadłość podmiotu. Gdybyśmy stosowali stawki, które były do określone w stosunku do MPK do 2002 r., to dzisiaj powinniśmy jeszcze firmie dopłacić ok. 365 mln zł. Oczywiście może Pan licytować się i pytać o to, czy płacimy za dużo, czy za mało? Jednak trzeba mieć tło. W moim przekonaniu dzisiaj MPK świadczy usługi najtaniej jak może. Oczywiście możemy ścigać MPK za każdy zjazd, niezależnie od tego dlaczego powstał, za niesprawne autobusy (a zawsze tak będzie, że jakiś procent awaryjności się pojawi i trzeba będzie reagować), jednak musimy uwzględnić fakt, że część niewykonania usługi leży po stronie Miasta, czyli że są prowadzone w mieście inwestycje. Zmiana w umowie, jeśli chodzi o rozliczenia, nastąpiła w okresie, w którym Miasto zaczęło prowadzić duże inwestycje. Dlatego też nie możemy Spółki obciążać tym, że nie wykona usługi, że są również problemy i zatory komunikacyjne związane z prowadzonymi inwestycjami. W moim przekonaniu umowa, jeśli chodzi o cenę wozokilometra, jest najkorzystniejszą. W momencie zakończenia procesów inwestycyjnych w tej skali, jaką obecnie prowadzimy, będziemy rozliczać MPK z jakości usługi w o wiele większym stopniu, niż dzisiaj to jest możliwe do rozliczenia. W związku z tym proponowałbym, aby przenieść dzisiejszą debatę do analiz przeszłości i porównać każdy rok, jeśli chodzi o to ile płaciliśmy, jakie usługi były świadczone Miastu i jakie kary były nakładane na MPK. Jeżeli chcemy tylko i wyłącznie udowodnić, że MPK jest złe, to akurat w sferze finansowej jest ono super dobre. Jeśli chodzi o jakość świadczonych usług, z uwagi na uwarunkowania zewnętrzne, zwłaszcza proces inwestycyjny, na pewno musi się ona podnieść jeśli chodzi o ilość kursów, przygotowanie pojazdów. Jednak jeśli chodzi o dostępność usługi, wysokość cen biletów,

w moim przekonaniu, mamy tutaj ofertę bardzo konkurencyjną. Właśnie to chciałbym uwypuklić, ponieważ w śledztwie, które się tutaj pojawia, wydaje mi się, że jest tak duży brak wiedzy ze strony radnego p. D. Jońskiego, że w efekcie, w Jego mniemaniu, okaże się, że praktycznie cała reforma, którą przeprowadził Prezes K. Wąsowicz z Zarządem Spółki oraz cały trud jaki poniosło MPK jeśli chodzi o restrukturyzację jest nic niewart, bo lepiej po prostu wydać wspominanie 365 mln zł, wrzucić je w przedsiębiorstwo i powiedzieć, że jest świetnie".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Nie rozumiem dlaczego pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski próbuje odpowiadać na moje pytania, skoro nie odpowiedział i próbował mówić o różnych innych rzeczach, ale nie o tym, o co pytałem. Być może jest to buchalteria, ale nie wiem, czy Pan zauważył, że są dość duże rozbieżności od informacji przedstawionej przez Pana Prezesa i Dyrektora ZDiT. Gdyby tylko 3% autobusów nie przyjeżdżałoby lub nie spóźniało się, to nikt na tej sali nie dyskutowałby na temat Spółki MPK i polityki Miasta, bo byłoby to niewidoczne. Niestety jest to dużo większy procent i nawet potwierdza to Zarząd Dróg i Transportu. Skoro mówi się tutaj o super dobrych wynikach finansowych, to pragnę zapytać jaki jest szacowany zysk lub starta z działalności przewozowej na koniec roku?".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz powiedział: „Jest to pytanie, na które ciężko odpowiedzieć. Pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski mówiąc o dobrej kondycji finansowej mówił o wyniku finansowym Spółki, który od 2004 r. uzyskuje systematycznie dodatni wynik finansowy 10 mln zł, 9 mln zł, 6 mln zł, 6 mln zł i 4 mln zł. Natomiast na działalności przewozowej od 2005 r. mamy stratę. W poprzednim roku wynosiła ona 7 mln zł, w roku bieżącym planowana jest na 12 mln zł. Musimy to pokryć zyskami uzyskiwanymi na innych rodzajach działalności".

Radny p. Dariusz Joński zapytał, czy tylko 12 mln zł będzie strat na działalności przewozowej?

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział, że tyle jest założone w planie.

Radny p. Dariusz Joński zapytał na jakim poziomie będzie realna strata?

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział, że w planie założona jest strata 12 mln zł.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Próbowałem pytać Wiceprezydenta Miasta, ale uzyskałem odpowiedź, że nie posiada takich informacji i nie wie. W związku z tym chciałem Pana zapytać o ŁTR. Czy Pan również o tym wiedział, że jeden z prokurentów był powiązany osobowo z właścicielami i zarządem jednej ze spółek, która wygrała jeden z etapów budowy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego? Prokurentów było dwóch".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Pan to pytanie zadał w formie interpelacji. Spółka udzieliła odpowiedzi w przewidzianym terminie. Zgodnie z art. 17 prawa zamówień publicznych kierownik jednostki, w tym przypadku Zarząd, jest zobowiązany do złożenia oświadczenia, że nie ma żadnych powiązań w związku z oferentem, który startuje w przetargu. Sprawdziliśmy całą dokumentację dot. ŁTR, wszyscy zobowiązani takie oświadczenie złożyli. Jeżeli nie kłamali, to takiego związku nie było. Jeśli kłamali, w co

nie wierzę, to popełnili przestępstwo i proszę donieść do prokuratury. Drugim artykułem regulującym sprawdzenie informacji jest art. 22, który odwołuje się do rozporządzenia dot. dokumentów jakie oferenci powinni złożyć. Oferenci złożyli oświadczenia wraz z dokumentami, czyli wypisami z KRS. Już dla naszej ciekawości sprawdziliśmy, czy w którejś ze spółek oferentów składających ofertę na budowę ŁTR w organach spółki nie zasiada członek Zarządu lub prokurent Spółki MPK Łódź. Mogę z całą odpowiedzialnością powiedzieć, że wszystkie osobiście przejrzałem i żaden z członków Zarządu oraz prokurentów Spółki nie zasiadał w organach spółek składających oferty na budowę ŁTR".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „W swoim wystąpieniu powiedział Pan, że w pewnym okresie Spółka oszukiwała Miasto. Mam pytanie, czy jako Prezes Spółki MPK i mający tą wiedzę, powiadomił Pan o tym prokuraturę? Wiemy, że Spółka MPK wygrała przetargi na remont torowisk w Gdańsku, czy Elblągu. Jestem ciekaw jaki z tego tytułu Spółka uzyskała zysk?".

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Nie pamiętam, czy w 2005 r., czy w 2006 r. złożyłem doniesienie do prokuratury o możliwości popełnienia przestępstwa. Dochodzenie nie zostało wszczęte. Sprawa została umorzona. Motywowano to tym, że winę ponoszą dwie strony, zarówno Miasto jak i Zarząd MPK niewłaściwie spisując umowę. Uważałem, że moja rola na tym się zakończyła. Zapewniam Pana, że doniesienie na poprzedni Zarząd do prokuratury było przeze mnie złożone z tytułu prowadzenia działań niegospodarnych. W wyniku realizacji działalności pomocniczej, w różnych latach uzyskiwaliśmy różne przychody od 2 mln zł w roku 2004, do 111 mln zł w roku 2007. Uzyskaliśmy zysk netto na tej całej działalności 30 mln zł. Jeślii chodzi o remont torowisk w Gdańsku i Elblągu, to nie pamiętam szczegółowych rozliczeń. Nawet, gdybym pamiętał, to bym nie powiedział, gdyż jest to element tajemnicy handlowej. Nasi konkurenci są mocno zainteresowani naszymi kosztami i zyskami. Chcą poznać naszą taktykę przy składaniu ofert. Spółka MPK Łódź jest dość skuteczna, bo wygrywa dużo przetargów".

Radny p. Dariusz Joński zapytał czy w jakimś wygranym przetargu Spółka MPK Łódź musiała zapłacić karę za nieterminowość wykonania usługi?

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Mamy jedno postępowanie sądowe prowadzone w Gdańsku. Istnieje groźba nałożenia na Spółkę kary za niewykonanie inwestycji w terminie. Cała kara przeniesiona jest na naszego podwykonawcę. Toczy się postępowanie sądowe. Jeżeli wygramy, to pieniądze do nas wpłyną i będziemy się rozliczać z naszym podwykonawcą. Jeżeli przypadkiem przegramy, całość odpowiedzialności ponosi podwykonawca, gdyż to on zawinił".

Pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski powiedział: „Ponieważ radny p. D. Joński drążył kwestię dot. korzyści z działalności pomocniczej, także w Gdańsku, dlatego pragnę przypomnieć, że Zakład zatrudniający ponad 200 osób, to zakład, który będzie ciągle w ruchu, niezależnie od tego czy w Łodzi, czy poza Miastem, to wtedy dzielimy się kosztami stałymi utrzymania zakładu z innymi zamawiającymi, ponieważ oni partycypują w kosztach stałych, albo utrzymujemy zakład. Zakładamy, że taki zakład w MPK powinien być. Oczywiście są takie modele, kiedy tego typu podmioty są wyodrębnione lub zamawia się na zewnątrz takie usługi. My zadecydowaliśmy, że nie chcemy zwalniać ludzi i taki zakład będzie funkcjonował, ale on super kosztuje. Jeżeli jest on w ruchu i zarabia na zamówienia, to jest dla nas tani. Możemy korzystać z jego usług w Mieście, ale możemy także dzielić się kosztami stałymi z innymi zamawiającymi. To jest podstawowa korzyść związana

z zamówieniami. Nawet jeżeli zakład wychodziłby na zero, to korzyść jest już z podziału kosztów stałych na innych zamawiających".

Radny p. Michał Król powiedział: „Prezes Spółki MPK Łódź swoją prezentację zakończył postulatem podpisania umowy o powierzeniu Spółce wykonywania zadań w okresie długofalowym. Pragnę zapytać jak na wspomniany postulat odpowie Zarząd Dróg i Transportu?".

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Alina Giedryś powiedziała: „W swojej wypowiedzi poruszyłam wspomniany temat. Może mówiłam zbyt krótko. Powiedziałam wtedy, że od początku roku dokonywaliśmy analizy znalezienia się w nowych warunkach, które narzuca UE, czyli warunkach określonych dyrektywą Unii nr 1390, która wchodzi w życie 3 grudnia 2009 r. Daje ona pewne uwarunkowania m.in. jeśli miasto dysponuje podmiotem wewnętrznym, który może wykonywać usługi będące zadaniem własnym gminy, to organ stanowiący Może to zadanie powierzyć do wspomnianego podmiotu. Mamy rok czasu na określenie i doprecyzowanie znalezienia się we wspomnianej sytuacji od 1 stycznia 2009 r. Powierzenie będzie przedstawione w ciągu dwóch tygodni pod obrady Rady Miejskiej w Łodzi. Istnieje możliwość dwojakiego zachowania albo zapewnienie warunków podmiotu wewnętrznego i wycofanie się z działalności zewnętrznej do końca przyszłego roku, albo jeśli będą decyzje takie, że korzyści z działalności zewnętrznej przeważają nad formą bezpiecznego powierzenia, to będzie można w roku przyszłym zorganizować przetarg, i ograniczyć powierzenie do jednego roku. Są to możliwości, które w roku przyszłym będą rozstrzygane, natomiast w ciągu dwóch tygodni Radni będą mieli przedłożony projekt uchwały wraz z załącznikami stanowiącymi szczegółowy regulamin wykonywania tych usług".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak zapytała:
- o ile zmniejszyło się zatrudnienie w Spółce MPK Łódź podczas prezesury p. K. Wąsowicza,
- jaka jest skala zażaleń i skarg pasażerów,
- jakie są potrzeby zgłaszane przez pasażerów, które przerastają możliwości Spółki,
- w jakim kierunku poszło samodoskonalenie Spółki,
- czy wdrożono już w Spółce normy europejskie, a jeśli nie to kiedy to nastąpi?

Prowadzenie obrad przejął **wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak**.

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Zatrudnienie w Spółce wynosi obecnie 2800 osób, czyli zmalało o ok. 1000 osób. Cały proces restrukturyzacji zakładał osłonę socjalną. Nie było nigdy zwolnień grupowych, ani możliwości pozbawienia ludzi bez środków do życia. Były to tzw. odejścia naturalne, gdyż pracownicy odchodzili na emerytury i renty. Czasami stosowaliśmy możliwość zatrudnienia w innym podmiocie na mocy porozumienia stron. W ciągu roku mamy ok. 700 skarg. Codziennie wpływa ok. 20 skarg. Są to skargi różnej natury. Oczywiście najwięcej skarg dot. punktualności autobusów i tramwajów".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak zapytała, czy ilość skarg zwiększa się, czy zmniejsza?

Prezes Spółki MPK Łódź p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „W ostatnich 2-3 latach jest to mniej więcej ustabilizowany poziom. W stosunku do poprzednich lat, w sposób nominalny, w naszych rejestrach nastąpiło zwiększenie ilości skarg. Wynika to z tego tytułu,

że mamy przyjęty inny system ich rejestrowania. Przedtem jeśli skarga dot. kilku zagadnień była liczona jako jedna skarga, teraz każdy problem uważamy za odrębną skargę. Jeśli ktoś poskarżył się na nieprzyjechanie autobusu, a przy okazji poskarżył się na brudny przystanek, to już są zarejestrowane dwie skargi. System liczenia w okresie ostatnich 3 lat jest porównywalny. Są różne okresy. Na pewno inwestycja związana z Łódzkim Tramwajem Regionalnym w miesiącach wrzesień 2007 r. – czerwiec 2008 r. spowodowała zwyżkę skarg. Były dni, kiedy wpływało po sto skarg. Są takie miesiące, w których przychodzi dziennie 10-12 skarg. Najwięcej skarg dot. punktualności, dużo dot. czystości, przebiegu linii, układu komunikacyjnego. Są różne kategorie i grupy skarg. Rozpatrujemy je zgodnie z umową, bo na Spółce spoczywa obowiązek komunikowania się z pasażerem, zbierania informacji i przekazywania wyników i wniosków płynących ze skarg. Procedura ISO zobowiązuje nas do tego, że musimy rozdzielić skargi. Jest to podstawowy element oceny funkcjonowania firmy. Spółka zgodnie z polityką jakości i normą ISO 9001 według normy 2001 ma się wciąż doskonalić zgodnie z zasadą Koła Deminga. Posiadanie certyfikatu systemu zarządzania jakością nie oznacza, że jest się świetnym, tylko oznacza, że cały czas zmierzamy do tego, żeby być lepszym. Mamy kartę pomiaru dla wszystkich zidentyfikowanych procesów w Spółce. Ustalamy pewne poziomy oceny, które wynikają z umowy.

Prezes MPK p. Krzysztof Wąsowicz: „Po drugie odnosząc się do realiów otoczenia i rynku. Mamy co roku audyt sprawdzający i audytorzy badają zachowanie Spółki i audyt odnowy co trzy lata, tak aby utrzymać powyższe parametry. Biorąc pod uwagę sugestie zgłaszane przez pasażerów, mamy na celu realizowanie misji firmy, która jest określona w polityce jakości. Mimo krytycznych ocen, które się pojawiają i były podnoszone, nie sposób nie zauważyć, że w Mieście powstało ponad 300 nowych wiat, wymieniliśmy 200 pojazdów autobusowych. Są to działania mające na celu poprawę jakości funkcjonowania komunikacji. Mam nadzieję, że zakończenie bogatego programu inwestycyjnego i efekty inwestycyjne w zakresie drogowym, torowym i systemu obszarowego sterowania ruchem, przyniosą też efekty bezpośrednie, czyli lepszą punktualność i lepszy komfort. Zamierzamy także zunifikować normy europejskie. Rozpoczęliśmy działania zmierzające do uzyskania certyfikatu w zakresie zarządzania środowiskiem i zunifikowania dwóch norm, tak aby nasze pojazdy były ekologiczne. Kupujemy autobusy „Euro 4” i „Euro 5” tak, aby mniej było wycieków z autobusów na ulicach”.

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Jakie środki MPK Sp. z o.o. wydaje na utrzymanie czystości na przystankach? Jakie są plany w zakresie wymiany koszy na śmieci? Pragnę zwrócić uwagę na kosz, który znajduje się na rogu ul. Gdańskiej i ul. Legionów, który przypomina czasy sprzed restrukturyzacji MPK Sp. z o.o. Jaka jest możliwość przewożenia rowerów, zwłaszcza w weekendy? Jaki jest koszt funkcjonowania trambusa na ul. Piotrkowskiej? Jakie dochody uzyskiwane są z biletów? Czy rozważacie Państwo możliwość bezpłatnego przewożenia osób na ul. Piotrkowskiej?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz**, który powiedział m.in.: „Na utrzymanie przystanków wydajemy prawie 9 000 000 zł rocznie. Jest to olbrzymia kwota. Jej znaczna część pochodzi z dzierżawy miejsc przystankowych pod wiaty, ze sprzedaży powierzchni reklamowych na wiatach należących do MPK Sp. z o.o. Jest to dość znaczny wydatek. Mamy 1700 przystanków oraz około 500 wiat. Z tego nowoczesnych wiat jest 300, 200 starszych. Dewastacje wiat pochłaniają gro pieniędzy. Na remont wiat wydajemy od 300 000 zł do 1 000 000 zł rocznie. Mamy świadomość, że nie możemy naprawić wszystkich wiat. W celu naprawy wiat została powołana specjalna komórka organizacyjna – sekcja utrzymania przystanków, zatrudniająca obecnie 82 osoby. Pracują one w systemie

czterobrygadowym, czyli ciągłym. Koncentrują się na pracy w nocy oraz interwencyjnie w ciągu dnia również. W nowych wiatach staramy się instalować kosze małe, które mają tę zaletę, że nie są kradzione i niszczone. Klasyczne duże kosze kubełkowe, żółte są często kradzione. Tu składam podziękowania dla Straży Miejskiej, która odnalazła 100 koszy, które miały być wywiezione na złom. Zgłoszę przypadek braku kosza na rogu ul. Gdańskiej i ul. Legionów. W miarę posiadanych środków będziemy wymieniać kosze na nowe. Jeśli chodzi o kryterium czystości i jakości to mieścimy się w przedziale dopuszczalnym umową

z Zarządem Dróg i Transportu. Jeśli chodzi o przewóz rowerów, to Państwo Radni ustalacie regulamin i taryfę przewozów. Są zwolennicy, jak i przeciwnicy przewozu rowerów. Na dzień dzisiejszy uregulowanie jest takie, że nie wolno przewozić rowerów, bo zagraża to bezpieczeństwu pasażerów. W innych miastach są stosowane takie rozwiązania, że na liniach „turystycznych" są zainstalowane stelaże dla rowerów. Element ten będzie dalej podnoszony, gdyż turystyka rowerowa jest coraz bardziej popularna. Trambus natomiast był przez pewien okres czasu linią komercyjną, czyli obowiązywały bilety MPK Sp. z o.o., później linia ta weszła w system transportu i komunikacji miejskiej, gdzie obowiązują bilety miejskie. W naszym kontrakcie brutto nie jest to niekorzystna umowa, gdyż zwracają się nam koszty, a ilość przewożonych pasażerów bezpośrednio nie oddziaływuje na rentowność tej linii. Z obserwacji wynika, że trambus cieszy się umiarkowanym zainteresowaniem. Bezpłatna możliwość przejazdu zwiększyłaby zainteresowanie pasażerów, lecz uszczuplałoby to wpływy do budżetu Miasta".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Jeśli chodzi o trambus, to mam podobne odczucia, że zainteresowanie linią jest nikłe. Jeśli weźmiemy pod uwagę zakaz ruchu na ul. Piotrkowskiej, to trambus mógłby spełnić ważną rolę w transporcie po ul. Piotrkowskiej. Czy gdyby wprowadzić darmowe przejazdy trambusem bardzo uszczupliłyby się wpływy do budżetu z tytułu sprzedaży biletów? Czy dochody z tego tytułu są duże? Czy może przy zawieraniu nowej umowy z Miastem udałoby się uzgodnić darmowe przejazdy trambusem dla mieszkańców? Byłaby to rekompensata za całkowity zakaz ruchu na ul. Piotrkowskiej".

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz**, który powiedział m.in.: „Obciążenie Spółki należy policzyć kosztem wozokilometra razy liczbę wozokilometrów, jaką wykonuje trambus. Jest to około 100 km codziennie przez 2-3 miesiące, przy koszcie około 4 zł za wozokilometr. Największy udział w koszcie to płaca prowadzącego pojazd. Trambus jest tańszy w eksploatacji, jeśli chodzi o zużycie paliwa, gdyż jest on na podwoziu auta ciężarowego volvo, który pali mniej, niż autobus. Natomiast wpływy z biletów możemy określić tylko szacunkowo w postaci procentu od całości wpływów do budżetu".

Radny p. Dariusz Joński zapytał: „Mam pytanie do wiceprezydenta p. J. Wojcieszka, dotyczące zobowiązań w ramach spółki MPK Sp. z o.o. wobec PKS Nowy Targ. Jakie działania zamierza Pan podjąć w związku z przekazaniem Panu nieprawdziwych informacji? Kto Panu przekazał z MPK Sp. z o.o. nieprawdziwe informacje, które Pan ujął w odpowiedzi na moją interpelację?".

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek**, który powiedział m.in.: „Sprawdzę, czy w odpowiedzi, którą Pan otrzymał jest zawarta informacja taka, jak wynika z interpretacji Pana Radnego. Wówczas pozwolę sobie ustosunkować się do tego. Z wszystkich informacji, jakie posiadam stan faktyczny wygląda tak, jak przedstawił go p. K. Wąsowicz".

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Ja dokładnie zacytowałem zdanie dotyczące zobowiązań MPK Sp. z o.o. i środków finansowych, które chce Spółka przeznaczyć w wysokości 5 000 000 zł na wybudowanie środków trwałych. Jest ono dokładnie zaczerpnięte z odpowiedzi, którą pan wiceprezydent J. Wojcieszek podpisał. Prezes Wąsowicz powiedział, że jest to nieprawda, więc tym bardziej proszę Pana wiceprezydenta, aby dokładnie sprawdził tę informację. Oczekuję wyjaśnień w powyższej sprawie".

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek**, który powiedział m.in.: „Muszę dotrzeć do tekstu źródłowego i wtedy będę mógł udzielić Panu Radnemu odpowiedzi. Być może chodzi o odpowiednie zinterpretowanie odpowiedzi, którą Pan dostał. Być może wkradło się niedoporozumienie i Pan Radny został wprowadzony w błąd. Wszystkie te ewentualności zostaną wyjaśnione".

Radny p. Jarosław Berger zapytał :„Panie Prezesie mówił Pan, że inwestycje objęcia udziałów w PKS Nowy Targ i Myślenice były bardzo opłacalne. W jednej z tych spółek wypłacono w roku 2007 dywidendę 100 000 zł, co świadczyłoby o tym, że inwestycja była udana. Czy wie Pan, że spośród 65 autobusów, które przejęliśmy wraz z 49% udziału w PKS Nowy Targ, 30 już nie jeździ?".

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz**, który powiedział m.in.: „Co to znaczy „nie jeździ"? Zostało wycofane 30 kursów. Linie były nierentowne i kierowcy okradali swoje przedsiębiorstwo. Jeśli linia jest nierentowna, to jest zamykana. Jeśli będzie popyt na daną linię, to będzie ona uruchomiona. Obowiązują tu standardy rachunku ekonomicznego. Faktem jest, że 30 kursów zostało zawieszonych, bo były nieopłacalne. Nastąpił też efekt synergii. Spółka w Myślenicach i Nowym Targu obsługiwała podobny obszar i linie dublujące się zostały wycofane. Dla spółek zależnych został sporządzony program, że realizujemy 3 projekty. Pierwszy to projekt łódzki pod nazwą „Ela"".

Radny p. Jarosław Berger dodał : „Panie Prezesie ja proszę o odpowiedź na pytanie".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz powiedział: „Z pewnością jest dyspozycja, aby zamykać linie nierentowne. Kierowcy ubolewają nad tym faktem".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Jakie są koszty kredytów, które zaciągnęło MPK Sp. z o.o.?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Każdy z przypadków jest prowadzony jako osobny projekt, czyli projekt „Myślenice" i projekt „Nowy Targ". Zapewniam Pana, że koszty obsługi kredytu są w pełni pokryte umowami przychodowymi. Marża, jaką uzyskujemy z tytułu świadczenia usług materialnych i niematerialnych na rzecz wyżej wymienionych podmiotów w pełni pokrywa obciążenie. Obciążenie mamy na podstawie naszego rachunku projektowego, czyli VIBOR plus 0,4. VIBOR jest zmienny. Kwota wynosi około 1 500 000 zł. Koszt obsługi kredytów to około 50 000 zł rocznie. Ze sprzedaży mamy kilkukrotnie wyższe dochody".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Co przedstawił Pan, jako zabezpieczenie kredytu?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Projekt jest zabezpieczeniem. Jest to umowa pod projekt. Umowa projektowa polega na tym, że bank uruchomił linię projektową. My przedstawiamy dla banku projekt, który z punktu widzenia

biznesplanu, jest oceniony pozytywnie, to bank daje wiarygodność, że transakcja jest opłacalna. Transakcja spłaca projekt. Są to tzw. linie projektowe".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Kto reprezentuje interesy MPK Sp. z o.o. w PKS Nowy Targ i Myślenice? Czy nie jest to były prokurent MPK Sp. z o.o. w Łodzi?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Spółki są spółkami prawa handlowego, mają powołane organy spółki w formie zarządu. W Myślenicach jest to p. Krzysztof Michalski a w Nowym Targu p. Włodzimierz Januszewski. Są to prezesi zarządów, byli pracownicy MPK Sp. z o.o. wybrani w drodze konkursu. W radach nadzorczych są następujące osoby: w Myślenicach p. Filip Bajak i innych osób nie pamiętam. Nie ma na pewno byłego prokurenta MPK Sp. z o.o. w żadnej radzie nadzorczej".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Dziś stwierdził Pan, że Spółka oszukiwała Miasto przed 2002 rokiem. Czy w tej sprawie złożył Pan zawiadomienie do prokuratury?".

Prowadzący obrady wiceprzewodniczący Rady Miejskiej, p. Grzegorz Matuszak powiedział: „Już Pan Prezes na to pytanie odpowiadał".

Radny p. Mariusz Bogacz zapytał: „W centrum Miasta mamy bardzo ładne wiaty, a na obrzeżach są zniszczone. Kto za to odpowiada i czy stare wiaty są przestawiane na obrzeża Miasta?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Za zarządzanie wiatami odpowiada MPK Sp. z o.o. w wyniku umowy zawartej z Zarządem Dróg i Transportu, który na okres 10 lat przekazał zarządzanie wiatami MPK Sp. z o.o. Nowe wiaty realizują projekt biznesowy, czyli łączymy funkcje społeczne i komunikacyjne z tym, aby pozyskiwać środki. Wiaty, które odzyskujemy z wymiany na ciągach, gdzie ustawiamy nowe, staramy się odnawiać i przekazywać je, zgodnie ze zgłaszanymi postulatami i wnioskami mieszkańców, w miejsca, gdzie ich brakuje. Wiat jest zbyt mało, bo na 1700 przystanków jest 500 wiat. Najprostszym rozwiązaniem jest sytuacja, w której to Miasto zamówiłoby i zapłaciłoby za brakujące wiaty. Spółka w miarę uzyskiwanych środków stara się budować coraz więcej wiat. Dużo jest pozytywnych odpowiedzi na wnioski rad osiedli i pasażerów. Jednak musicie mieć Państwo świadomość, że aby wiata mogła być usytuowana musi mieć określone parametry posadowienia. Zdarzają się również przypadki nieuregulowanego stanu prawnego gruntu, na którym ma być posadowiona wiata".

Radny p. Mariusz Bogacz zapytał: „Czy tabor MKT Sp. z o.o., którą MPK Sp. z o.o. zamierza przejąć, nie jest za stary, czy nadaje się do nowowyremontowanych torów? Czy nie zostaną one zniszczone?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Złożyliśmy wniosek do Wydziału Gospodarowania Majątkiem UMŁ o przejęcie udziałów w MKT Sp. z o.o., które posiada Miasto. Takie działanie wpisuje się dobrze w strategię grupy kapitałowej. Przekazanie jest raczej niemożliwe z uwagi na to, że musiałoby się to odbyć w drodze przetargu na sprzedaż-zakup udziałów. Jesteśmy zainteresowani ujednoliceniem taboru. Wizerunek MPK Sp. z o.o. w Polsce jest odbierany także poprzez tramwaje „802", które jeżdżą po Łodzi i musimy się tłumaczyć, że nie do końca są one nasze. Uważamy, że moglibyśmy prowadzić obsługę komunikacyjną naszym taborem. Wbrew niektórym opiniom mamy jeszcze zdolność techniczną taką, że możemy przejąć obsługę tramwajową, tych linii,

które obsługuje MKT. Nie mogę stwierdzić, czy tramwaje niszczą tory, bo nie badałem ich kół. Na pewno ich stan techniczny nie pomaga we właściwym eksploatowaniu torowisk. Nie jest to poparte jednak żadnym dowodem".

Radna p. Karolina Kępka zapytała: „Chciałabym dowiedzieć się o losy linii nr 7. W wystąpieniu pani dyrektor A. Giedryś usłyszeliśmy, że linia nr 7 obsługuje zbyt małą liczbę pasażerów. W przyszłości powinna być zlikwidowana. Rada Osiedla Koziny zabiega od lat o to, aby linia ta nie była likwidowana. Od marca 2008 r. linia nr 7 była zawieszona bez podania przyczyny. Inne linie np. 15 i 43 mogły bez problemów przejeżdżać przez skrzyżowanie ul. Zachodniej i ul. Legionów. Do dnia dzisiejszego funkcjonuje na trasie linia 96, która łączy dwa odległe końce Łodzi i jest bardzo przeciążona. Jakie są plany wobec linii nr 7?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Faktem jest, że ul. Srebrzyńska i ul. Warszawska są w złym stanie technicznym, jeśli chodzi o stan torowisk. Są dwa wyjścia albo wyremontować tory, albo zlikwidować linię. Po długiej dyskusji stwierdziliśmy, że będzie remontowana linia. Zapewniam Panią, że linia nr 7, po zakończeniu remontu na ul. Narutowicza wróci na swoją trasę. Nie ma decyzji co, do likwidacji tej linii. Wysiłkiem naszym wspólnym jest to, aby znaleźć środki na wyremontowanie ul. Srebrzyńskiej i ul. Warszawskiej".

Radny p. Jarosław Berger zapytał : „W 1992 r. obronił Pan pracę doktorską, której tematem było „Studium rozwoju ponadgminnych układów funkcjonalnych w Polsce południowo-wschodniej". Czy Pana plany utworzenia grupy kapitałowej MPK Sp. z o.o. opierają się na a) podobnych rozwiązaniach polskich? b) podobnych rozwiązaniach europejskich lub światowych? c) są rozwinięciem Pana pracy naukowej?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „O grupach kapitałowych ja bardziej niż w pracy doktorskiej pisałem w książce pt.: Gospodarka komunalna" i było to podsumowaniem pewnej koncepcji budowania holdingu komunalnego w Krakowie. Był to holding wielobranżowy. Biorę pod uwagę po pierwsze doświadczenia polskie, bo trzeba z nich czerpać, po drugie doświadczenia zachodnie, bo trzeba się przyglądać jak rozwijał się zachód. Mam ukształtowany swój własny pogląd i przemyślenia, które też ewoluują w zależności od sytuacji i otoczenia, które ma miejsce. Na chwilę obecną uważam, że lepszy jest rozwój grupy kapitałowej w kierunku holdingu branżowego. Nie wykluczam w przyszłości możliwości stworzenia holdingu komunalnego. Łódź była prekursorem w zakresie tworzenia menagerskiej gospodarki komunalnej, czyli tworzenia spółek np. MPK Sp. z o.o. Kontynuuję nadal ten kierunek działania powołując spółkę ŁSI sp. z o.o. Myślę, że jest to dobry kierunek. Dobre by było w przyszłości współdziałanie powyższych spółek i synergia efektów z działania wszystkich przedsiębiorstw komunalnych w Łodzi".

Radny p. Jarosław Berger powiedział: „ Nikt nie kwestionuje Pana teoretycznych zdolności w zarządzaniu. Przedstawił Pan dziś projekt, z którego wynikało, że grupa kapitałowa w najbliższej przyszłości powinna powstać, to proszę powiedzieć, które spółki miejskie są już zaangażowane kapitałowo w inne przedsiębiorstwa komunikacyjne lub też planują zrobić to w najbliższym czasie?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „W Poznaniu powołano spółkę zależną. Idą oni w kierunku budowania pewnej grupy kapitałowej, czy holdingu. Spółka ta rywalizuje z nami na niektórych rynkach z różnym skutkiem. Kraków ma holding

i wychodzi na tym bardzo dobrze. Wykorzystuje przy tym lukę prawną i zarobiła w ten sposób około 100 000 000 zł. We Wrocławiu są uwalniane akcje dla pracowników. Na zachodzie jest większy rozwój. Spółka Eriva wychodząc z londyńskiej spółki przewozowej obsługuje pół Europy. Eget, który wychodzi z Izraela przejął w Polsce Mobilis i obsługuje Warszawę oraz Kraków. Koneks, który jest najbardziej widoczny w Polsce przejął 17 spółek przewozowych w Polsce i nie sądzę, aby dokładał do tego".

Radny p. Jarosław Berger powiedział: „W zadaniach statutowych MPK Sp. z o.o. nie ma tworzenia grup kapitałowych, ani inwestycji kapitałowych. Są zadania takie, jak usługi przewozowe, sprzedaż biletów, konserwacja itd. Jaki jest Pana główny cel na najbliższe dwa lata?".

Prezes MPK Sp. z o.o. p. Krzysztof Wąsowicz odpowiedział: „Realizuję zadania, które przede mną stoją. Jestem wynajęty do wykonywania zadań. Jest zgromadzenie wspólników i rada nadzorcza, która wyznacza kierunki działania. Jednym z tych kierunków jest poprawa jakości usług świadczonych przez Spółkę. Realizujemy to poprzez odnowę taboru komunikacyjnego. Aktualnie też realizowany jest program pod nazwą : „Kierunki działania zmierzające do poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej". Szukamy wszelkich dostępnych źródeł na sfinansowanie tych przedsięwzięć".

Następnie przystąpiono do **łącznej dyskusji nad punktami nr 9 i 10** porządku obrad.

Głos zabrał **radny p. Dariusz Joński**, który powiedział m.in.: „Rozmawiamy dziś nad najważniejszą rzeczą, jaką jest w Mieście komunikacja. Szeroka dyskusja pokazała nam wiele słabości funkcjonowania zarówno Spółki, jak i Zarządu Dróg i Transportu, które ze sobą do końca nie są skoordynowane. Wymiana informacji między MPK Sp. z o.o., Zarządem Dróg i Transportu, a władzami Miasta jest bardzo ograniczona. Dziś prosiliśmy na konwencie, aby najpierw dyskutować w dwóch punktach bardzo ważnych, a później podejmować uchwałę. Nikt nie chciał uwierzyć, że tak będzie lepiej. Projektodawcy uchwały, przyjmując za cel główny przyjęcie strategii komunikacji miejskiej dla naszego Miasta, podczas drugiego punktu wyszli z sali. Referująca pani dyrektor A. Giedryś przedstawiła strategię, może nie do 2016 roku, ale mówiła o celach, kierunkach działań. Mówiła o tym, o czym dyskutowaliśmy w punkcie pierwszym. Strategia powstała w odpowiedzi na nasze pytanie zadane w dniu 9 września 2008 r. Dziwi nas fakt, że w pierwszym punkcie podejmujemy uchwałę, że strategia została napisana, że Pan Prezydent do końca roku ją przedstawi, a Pani Dyrektor za 5 minut przedstawia kierunki działania i strategię. Być może wiceprezydent Miasta J. Wojcieszek nie miał tej informacji i uznał za celowe podjęcie takiej uchwały, albo jest to wybieg czysto polityczny. Chciałbym się skupić na punktualności i bezpieczeństwie w komunikacji miejskiej. Na piątym miejscu była cena biletów. Wskazuje to na fakt, iż mieszkańcy są w stanie zapłacić nieco więcej, ale za jakość. Nie wiem, jak mamy interpretować dane przedstawione przez prezesa K. Wąsowicza i panią dyrektor A. Giedryś w odpowiedzi na moją interpelację, gdyż są zgoła inne. One nie wskazują 1% ocen negatywnych, lecz ocen negatywnych i niezrealizowanych kursów jest dużo więcej. Dochodzą nawet do 15%. Są to skutki finansowe, które Miasto musi ponosić. Ile Miasto mniej płaci za kursy, które nie zostały zrealizowane. Być może prowadzę buchalterię. Moglibyśmy jako Klub Lewica przedstawić swoje wyniki obserwacji, jakie moglibyśmy poczynić stojąc na każdym przystanku, to nikt by nie uwierzył i powiedział, że to demagogia. Poprosiliśmy o dane z Zarządu Dróg i Transportu, które są porażające. Panie Prezydencie, to co było 10 lat temu to już było. Sam Pan słyszał, że teza postawiona przez Prezesa K. Wąsowicza, że Spółka oszukiwała Miasto, nie została poparta przez Prokuraturę. Śledztwo

nie zostało wszczęte. Pokazuje to, że w tamtych czasach Spółka nie oszukiwała Miasta. Dane są druzgocące. Zarówno dane Zarządu Dróg i Transportu, jak i dane MPK Sp. z o.o. Dlatego nasze pytanie, czy na 330 autobusów może się zdarzyć, że 100 zjeżdża z powodu awarii? Zastanawia, czy autobusy te nie są przypadkiem naprawiane, czy nie są serwisowane? Przypuszczam, że spółki miejskie są kierowane w ten sposób, żeby przynosiły zyski. Prezes K. Wąsowicz pokazywał na diagramie kulę, jako grupę kapitałową. Nie skupił się na danych takich, jak: punktualność, jakość usług, bezpieczeństwo, które są najważniejsze dla pasażerów, lecz wskazywał kulę, która pokazuje grupę kapitałową, która de facto przyniosła zysk 100 000 zł. Niepokoją fakty dochodzące z Krakowa, gdzie prezes tamtejszego MPK mówi w Gazecie Wyborczej: „(…)bałbym się zbyt długo dopłacać do PKS Nowy Targ, nim stanie na nogi. Z tego samego powodu nie zainteresowaliśmy się kupieniem PKS Nowy Targ i PKS Myślenice". Dalej czytamy w artykule, że MPK Łódź zobowiązało się do budowy nowego dworca autobusowego w Myślenicach. Czy nasze działanie będzie skupiać się na zakupie PKS Mazury, PKS Pomorze i będziemy próbowali część środków inwestować tam, żeby tam mieszkańcom lepiej się jeździło. Myślę, że ścierają się dwie wizje. Jedna wizja Pana Prezesa, którego część siedzących podziela. Pan Prezes chce wykazać zysk. Dla niego to jest najważniejsze i jako osoba wynajęta, chce wykazać zysk. Dane, które przekazał w sprawie działalności przewozowej firmy są zgoła inne. My mówimy o jakości i jaka ona jest każdy widzi. W dniu 8 i 9 września 2008 r. z tramwaju nr 6 wypadł silnik. Pasażerowie się śmieją, że niedługo będą zakładać kaski, pasy bezpieczeństwa. Na drugim miejscu, nie bez przyczyny, znalazło się bezpieczeństwo. Możemy zaklinać te dane, ale są one danymi mieszkańców Łodzi. Nie usłyszeliśmy w jaki sposób Pan Prezydent chce wyegzekwować od Zarządu Dróg i Transportu punktualność i bezpieczeństwo. Dane Zarządu Dróg i Transportu są bliższe prawdy. Przypomina mi się akcja propagandowa Pana Prezydenta, który sprawdzał, jak jeżdżą autobusy. Kiedy przyszedł na przystanek podjechały dwa bardzo czyste i puste autobusy, a rzeczywistość jest inna. Rozumiem, dlaczego brakuje na sali obrad Prezydenta Miasta J. Kropiwnickiego. Pewnie nie chciał słuchać tego, o czym mówimy. Jest to przykre. Oczekuję Panie Prezydencie wyjaśnień w sprawie braku punktualności. Odpowiadam Panu Prezesowi, że na część postawionych pytań w interpelacji nie otrzymaliśmy odpowiedzi, część musieliśmy dziś powtórzyć. Namawiam Pana Prezydenta, aby dokładnie sprawdził zobowiązania, ponieważ ja mam w interpelacji odpowiedź i dokładnie zacytowałem to, jakie zobowiązania MPK Sp. z o.o. poczyniła w sprawie Nowego Targu, co Prezydent podpisał. Jeśli Prezes K. Wąsowicz mówi, że jest to nieprawda to boję się, kto Pana wprowadził w błąd i co Pan dalej z tym zrobił. Nie jest to pierwsza niezgodność na sesji. Na pytanie, jaką stratę przyniesie Spółka z tytułu działalności przewozowej, Pan Prezes odpowiedział, że 12 000 000 zł. Są informacje i skorygowany plan rzeczowo-finansowy na 2008 r., w którym jest nieco inna kwota. Mianowicie 32 000 000 zł. Być może Pan Prezes wprowadza nas po raz kolejny w błąd na sesji".

Radny p. Mateusz Walasek powiedział m. in. : „Koledzy zachęcali mnie, abym trochę filozoficznie podszedł do tematu, co jest ważniejsze teraźniejszość, czy przyszłość. My, jako radni Platformy Obywatelskiej słuchamy też Łodzian. Czytamy ich opinie i nie jest dobrze. Widzimy, że są problemy. Dzięki przedstawionym prezentacjom widzimy skąd się biorą problemy. Sytuacja trudna jest m.in. dlatego, że mamy najtańszy wozokilometr w Polsce wśród dużych miast. Mamy tanią komunikację. Niedoinwestowanie komunikacji miejskiej obciąża wszystkich radnych, zarówno tej kadencji, jak i poprzednich. Brak jest nowych inwestycji infrastrukturalnych. Przypominam o drobiazgach, jak np. zjazd na pętlę przy ul. Lodowej, o której już wspominałem, zlikwidowana pętla przy ul. Św. Teresy. Wiem, że chodzi tam o kwestię własności, ale być może z obecnymi właścicielami gruntu można się było inaczej porozumieć. Przy ustalaniu najbliższego budżetu powinniśmy się zastanowić,

czy stać nas na tanią komunikację i jednocześnie dolegliwą dla Łodzian. Powinna nastąpić koordynacja autobusów i tramwajów, aby nie pokrywały się ich trasy. Roboty drogowe również powinny być skoordynowane i mieszkańcy odpowiednio o nich poinformowani. Informacja o remontach ujęta na mapie Miasta ma się nijak do rzeczywistości. Zastanawiam się, jak można wjechać na ulicę okalającą Katedrę nie łamiąc przepisów, skoro jest to ulica z jednej strony jednokierunkowa, a z drugiej bez wylotu. Konieczne jest monitorowanie remontów i oznaczeń prac drogowych. Konieczne jest zwrócenie uwagi Policji, aby szybko rozwiązywać kwestie wypadków. Mam przykład z 2 września 2008 r., kiedy czekano na policję bardzo długo przy rondzie Biłyka. Platforma Obywatelska przychyla się do wpuszczenia innych przewoźników na rynek łódzki. Aktualnie tylko 3% rynku autobusowego jest poza MPK Sp. z o.o. Dla przykładu w Krakowie jest to 10%, w Warszawie 30%. Jest to rynek najłatwiejszy dla wpuszczenia innych przewoźników, przy zachowaniu oczywiście tych samych biletów. Jest to kwestia rozliczeń przewoźników z Miastem. Wrocław przymierza się do innych, niż miejskie przewoźników tramwajów. Zaletą takiego rozwiązania jest możliwość poznania rzeczywistych kosztów rynkowych danego połączenia. Czy można to zrobić tanio? Pokażemy Łodzianom, że można prowadzić transport na wysokim poziomie. Prezes MPK Sp. z o.o. wielokrotnie pokazywał, że jest w stanie rywalizować na innych rynkach. Próbował rywalizować w wielu innych miastach. Trzeba rywalizować też dla dobra Łodzian. Skoro Eriva zaczynała od małego przewoźnika i rozwinęła się do rozmiarów przewoźnika europejskiego, to może jest też szansa dla MPK Sp. z o.o. Kiedyś działacze Platformy Obywatelskiej proponowali Program Powszechnej Prywatyzacji PPP, a teraz też zaproponujemy PPP, czyli płacić za dobrze wykonane usługi, pilnować remontów, przejezdności dróg, prywatyzować".

Wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek, powiedział m.in.: „Odnosząc się do słów radnego p. D. Jońskiego, który mówił o strategii zaprezentowanej przez panią dyrektor A. Giedryś. To co zaprezentowała Pani Dyrektor nie jest strategią, lecz analizą i podsumowaniem pewnych prac. Kierunki rozwoju komunikacji zostaną przygotowane. Jeśli chodzi o włączenie zewnętrznych podmiotów do walki o łódzki rynek komunikacyjny, jest to brane pod uwagę. Musimy pamiętać jednak, że zaletą jaką jest posiadanie mocnej spółki komunikacyjnej może zabezpieczyć Miasto przed dyktowaniem cen przez duże koncerny. Konkurencja w takiej sytuacji może okazać się zbyt słaba, aby dyktować ceny. Przykłady polskich miast, gdzie nastąpiła prywatyzacja komunikacji pokazują często, że ceny wcale nie są niższe, niż w Łodzi a jakość wcale nie jest wyższa".

Radny p. Maciej Rakowski powiedział m.in.: „Do zabrania głosu zainspirował mnie przewodniczący M. Walasek, ponieważ z jego słów wynika, że Platforma Obywatelska przygotowuje nas do podwyżki cen biletów. Będziemy mieli chaos, gdyż Platforma Obywatelska jest zdecydowana na otwarcie rynku komunikacyjnego na zewnętrznych przewoźników. W moim przekonaniu, sfera komunikacji miejskiej jest taką dziedziną, w której bardzo trudno o zapewnienie rzeczywistej konkurencji. Prywatyzacja nie będzie oznaczać zwiększenia konkurencyjności, ponieważ mamy do czynienia z naturalnym monopolem. Jest jedna sieć przystanków. Jest jednocześnie przewoźnik, który ma swój tabor, zwłaszcza tabor tramwajowy. Istnieje groźba utraty wartości, jaką jest jedność komunikacji miejskiej w danym mieście. Daje to dla uczestników ruchu możliwość migawek. Wykupując migawkę, wykupuje prawo przejazdu wszystkimi środkami komunikacji miejskiej. Spółka komunalna może korzystać z powstających w mieście wydzielonych pasów ruchu tylko dla autobusów. Za kilka lat nasi następcy będą podejmować uchwałę, z której będzie wynikało, że przewozy miejskie są bezpłatne. Mamy aktualnie do czynienia z zaburzonym rachunkiem kosztów. W przypadku MPK Sp. z o.o. liczymy wszystkie koszty, ale w przypadku ruchu

samochodowego specjalnie nie interesuje nas koszt w postaci zajęcia drogi, jej utrzymania. Są one przerzucane do innego worka budżetu gminnego. Przy dalszym, grożącym nam zakorkowaniu ulic, nasi następcy uznają, że przyda się preferencja tak daleko idąca, że transport będzie musiał być bezpłatny. Po to, aby zdjąć z ulic nadmiar samochodów. Nie namawiam, żeby było tanio i byle jak, ale chcąc skłonić większą liczbę Łodzian do korzystania z komunikacji miejskiej, nie możemy wysyłać sygnałów, że jest za tanio i będzie drożej. Konieczne będą większe dopłaty. Taniej, czy drożej będzie oznaczało drożej dla Miasta. Większa dopłata będzie musiała oznaczać również większe wymagania. Sygnały o podwyżkach cen biletów zmniejszają atrakcyjność komunikacji miejskiej. Powinniśmy zrobić wszystko, aby ją zwiększyć i przekonać Łodzian do korzystania z niej".

Radny p. Mateusz Walasek powiedział m.in.: „Gdyby Pan Radny więcej podróżował komunikacją miejską, to wiedziałby Pan, w liniach, które są obsługiwane przez innych przewoźników można korzystać z biletu MPK Sp. z o.o. Wprowadzenie operatorów z zewnątrz nie powoduje zmiany biletów. Widać to w Warszawie. Nie wypowiadałem się w kwestii cen biletów. Gro kosztów utrzymania systemu komunikacji jest ponoszone z budżetu Miasta".

Radny p. Sławomir Worach powiedział m.in.: „My dostrzegamy dwa aspekty funkcjonowania MPK Sp. z o.o. Pierwszy aspekt typowo ekonomiczny i drugi, który wypływa ze strony Radnych, to aspekt społeczny. Strona ekonomiczna jest bardzo dobra. Spółka funkcjonuje dobrze pomimo tego, że poniosła ciężar błędów, które były spowodowane w latach 1993-2002. W 1993 r. zysk wahał się na poziomie 1 000 000 zł, a strata na poziomie 20 000 000 zł. Od 2004 r. Spółka generuje zyski. Co do kwestii ekonomicznych nie ma wątpliwości, że Spółka działa dobrze. Spółka musiała się także borykać z problemem inwestycji. Np. inwestycja w tory tramwajowe, gdzie w latach 1993-2003 w ogóle nie inwestowano w torowiska. Przy realizacji projektu Łódzki Tramwaj Regionalny Miasto poniosło duże koszty. Mimo ciężarów, które na Spółce ciążyły, sytuacja ekonomiczna jest dobra. Dochodzi aspekt społeczny. Miasto powołuje Spółkę po to, by realizować jakąś określoną potrzebę społeczną. Warto, by Spółka zajmowała się aspektem społecznym. Są to kwestie dodatkowych linii autobusowych, które z punktu widzenia ekonomicznego są nieracjonalne, bo nie przyniosą dochodu Spółce, ale z punktu widzenia społecznego są potrzebne. Podobnie wiaty, z punktu widzenia ekonomicznego reklamodawcy chcieliby, aby stawiane były w miejscach dla nich korzystnych. Z punktu widzenia społecznego wiaty są potrzebne wszędzie tam, gdzie pasażer, który czeka na autobus będzie miał komfort oczekiwania pod dachem. Warto, by w działalności Spółki aspekt społeczny miał dominującą rolę. Klub Prawa i Sprawiedliwości będzie zwracał uwagę na element społeczny. Warto umacniać Spółkę pod względem finansowym, ale część zysku warto przeznaczać na element społeczny, który jest słaby. Warto dołożyć większych starań, pieniędzy, by aspekt społeczny zapewnić. O to, jako Klub prosimy".

Kolejny głos zabrał **radny p. Jarosław Berger**, który powiedział m.in.: „Przed sesją przewidywaliśmy, że czas poświęcony komunikacji obejmie około 3-4 godzin. Słuchamy już, że jest pięknie, 8 godzin. Nie jest wcale tak pięknie z transportem w Łodzi i z remontami na drogach. Oczekiwaliśmy, że usłyszymy, że ktoś będzie koordynował te prace, że Łodzianie będą stali mniej w korkach, że autobusy nie będą się spóźniały. Nic takiego nie padło. 9 września 2008 r. usłyszeliśmy na posiedzeniu Komisji Ładu Społeczno-Prawnego od przedstawiciela Zarządu Dróg i Transportu, że firmy, które remontują siec wodociągową i kanalizacyjną przekraczają terminy robót nawet 6-krotnie. Jest to powód do niepokoju. Również niepokoi to, co mówili przedstawiciele Policji, że nie do końca są informowani

o zamierzeniach ekip remontujących Miasto. Oczekiwałem, że ktoś z przedstawicieli Miasta powie, jaki ma pomysł na to, aby Łodzianie jeździli w lepszych warunkach, docierali na czas w określone miejsca, w lepszych warunkach. Nic takiego nie padło. Usłyszeliśmy za to wiele zarzutów na temat śledztwa, które się pojawia, które pokazuje brak wiedzy radnego. Co my mamy powiedzieć ludziom, którzy na dyżurach zgłaszają pewnie nieprawidłowości np. na temat przetargów na budowę Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Ja nie formułuję żadnych zarzutów wobec Prezesa Spółki. Jednak może nas czekać sytuacja, że trzeba będzie ogłosić przetarg na usługi przewozowe i będziemy płacić za usługi dużo więcej. Dzisiejsza dyskusja nie miała na celu wytykania sobie niczego. Komunikacja funkcjonuje słabo i zastanówmy się jak poprawić ją. Służymy w ten sposób mieszkańcom. Może należy powołać zespół koordynujący transport drogowy w Mieście. Nie zadowoliła mnie odpowiedź dyrektora Gabinetu Prezydenta Miasta p. M. Maciaszczyk na pytanie, kto odpowiada za transport w Mieście. Odpowiedź była-Jarosław Wojcieszek. Mnie ta odpowiedź nie zadowala".

Radna p. Elżbieta Królikowska-Kińska zgłosiła wniosek formalny o zamknięcie listy mówców w dyskusji.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak powiedział: „W naturalny sposób lista mówców będzie się wyczerpywać".

Radny p. Witold Rosset powiedział m. in.: „Myślę, że rację ma zarówno Prezes MPK Sp. z o.o., a także Łodzianie. Ja chcę się zastanowić nad przyszłością MPK Sp. z o.o. Miasto powinno określić swoją politykę długofalową wobec Spółki. Spółka mogłaby być nowoczesnym holdingiem, spółką która zarabia jak normalna spółka kapitałowa. Walczy o jak najszersze rynki, szuka możliwości powiększenia swojego obszaru. To jest model bardzo odważny, ale jest słuszny wtedy, gdy Miasto Spółkę sprywatyzuje. Jeśli miałaby być prywatna, niech zarabia i przynosi jak największe zyski. Wtedy nie będzie spółką komunalną. Jeśli ma być natomiast objęta opieką Miasta, to musi zapewniać realizację określonego zapotrzebowania społecznego. Musi realizować konkretną usługę. Nie powinna zajmować się wówczas działalnością na odległych rynkach, a koncentrować się na zapewnieniu jak najlepszej usługi mieszkańcom Łodzi. Przy modelu mieszanym będziemy mieli do czynienia z sytuacją, kiedy Miasto podwyższa kapitał w celu zakupu nowego taboru, po czym Spółka sprzedaje ten tabor do innej swojej spółki i tabor służy w innym mieście. Trudno będzie taką działalność wytłumaczyć mieszkańcom Łodzi. Dlaczego nasza miejska Spółka miałaby budować pośrednio dworzec w Myślenicach, czy zaopatrywać w tabor inne spółki. Spółki komunalne mają służyć zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnej. Wysoki zysk to także wysokie podatki odprowadzane do budżetu państwa. Jeśli to miałaby być spółka komunalna, gdzie dokładamy z budżetu Miasta środki, to nie powinna przynosić strat, ale nie jest też nastawiona na zbyt duży zysk. Wariant mieszamy jest w moim przekonaniu zły. Nie wyobrażam sobie sytuacji, gdzie ogłaszamy przetarg na świadczenie usług komunikacyjnych, mając swoją Spółkę, na której nam bardzo zależy i ta Spółka przegrywa przetarg. Jest to podcinanie gałęzi, na której siedzimy. Jeśli przetarg taki wygrałaby inna spółka to dla MPK Sp. z o.o. nadejdą ciężkie czasy. Należy się więc zdecydować czy MPK Sp. z o.o. jest lokalna, komunalna, czy ogólnopolska, a w przyszłości być może europejska, ale prywatna".

W dalszej kolejności głos zabrał **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski,** który powiedział m.in.: „Z perspektywy Miasta dziś nie jest problemem, żeby sprywatyzować MPK Sp. z o.o. Przypuszczam, że z punktu widzenia pracowników Spółki to już jest większy problem. Nie wiem, czy są na to przygotowani. Z perspektywy narzędzia zabezpieczenia potrzeb Miasta, może to być ryzykowne, gdyż prywatny przewoźnik może

odmówić wykonywania usług. Unia Europejska podpowiada nam jak daleko w tych rozważaniach iść. Trzeba wprowadzić takie rygory, jeśli chodzi o świadczenie usług komunikacyjnych, żeby te pieniądze, które zarobi u nas Spółka nie mogła wydać na komunikację w innym mieście. Unia nie mówi, że może być odwrotnie. Dziś taki model został opracowany. MPK Sp. z o.o. ponosi stratę na działalności w Mieście, jeśli chodzi o świadczenie usług, ale pokrywa ją z działalności na zewnątrz. Ja uważam, że jest to bardzo dobrze. Jakie są intencje radnego p. D. Jońskiego, że stawia tezę, że jest to złe. Ma pretensje do Prezesa MPK Sp. z o.o. K. Wąsowicza, że prowadzi działalność pomocniczą, która ma przychód w granicach roku około 111000000 zł i pokrywa stratę i utrzymuje cały aparat, na który musielibyśmy łożyć. Myślę o Zakładzie Torów i Sieci. Należy pochwalić prezesa K. Wąsowicza, że taką działalność rozkręcił, że nie dopłacamy do Spółki. Zapewniam Państwa również, że MPK Sp. z o.o. nie boi się przetargów. Dziś uzyskaliśmy to, co powinno być głównym celem przetargu. Mamy najtańszą ofertę, jeśli chodzi o wozokilometr. Czyli osiągnęliśmy cel. Zgadzam się, że chcemy mieć jednocześnie wyższą jakość usług. Wymiana w ciągu 2 lat ¾ ilości autobusów na nowe poprawiła z pewnością jakość usług. Jest problem dojazdu do ludzi. Nawet jeśli skończą się remonty, to przybywa coraz więcej przeszkód cywilizacyjnych, że i tak będziemy musieli kiedyś rozstrzygnąć, czy nie stworzyć kiedyś preferencji dla komunikacji publicznej, żeby była punktualna. Nawet jeśli tramwaje i autobusy będą normalnie mogły jeździć po zakończeniu remontów dróg, to się okaże, że mamy tyle dodatkowych pojazdów, że ruch będzie niemożliwy. Trzeba będzie wprowadzić ograniczenie ruchu kołowego w centrum Miasta. Widzę sens tego, że w pierwszej części rozmawialiśmy o strategii. Dziś mamy sytuację taką, że nakłady inwestycyjne wzrosły, że osiągnęliśmy konkurencyjną cenę za wozokilometr. Mamy działalność pomocniczą, która pokrywa stratę stale wzrastającą z powodu wzrostu cen energii. Powinniśmy przychylić się do aktualnego kierunku działania MPK Sp. z o.o., bo jest on bardzo dobry. Jednocześnie musimy odbyć debatę, jak udostępnić komunikację publiczną kosztem komunikacji indywidualnej. Mówienie o tym, że wypadła jakaś część tramwaju jest czystą demagogią. Zdarzyć się mogło również w nowym autobusie, że „złapał gumę". Nikt nie mówi o tym, że tramwaje są super nowe, lecz są remontowane, dzięki działalności MPK Sp. z o.o. Musimy odpowiedzieć na pytanie, czy chcemy mieć przedsiębiorstwo, które pokrywa ze swojej działalności straty, czy chcemy dokładać do niego. Mamy dwa wyjścia, albo będziemy płacić więcej i będziemy mieć ten sam efekt, gdyż nie dotkniemy istoty sprawy, czyli zajmowania dróg przez ruch kołowy, albo będziemy zachęcać Prezesa do tworzenia grupy kapitałowej i żeby dawał nam dodatkowe źródła sfinansowania komunikacji publicznej. Byłaby potrzebna idealna koordynacja prac drogowych, ale są jednocześnie naturalne przeszkody, których nie da się przeskoczyć. Przy modernizacji torów, w związku z budową tramwaju regionalnego chcieliśmy wchodzić również z modernizacja sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, lecz zgodnie z wymogami technicznymi powiedziano wówczas, że nie da się tych dwóch spraw pogodzić. W związku z powyższym czas remontów się wydłużył. Firmy wykonujące remonty sieci wod-kan pracują w swoim czasie. To Miasto wymusiło na nich wręcz przyspieszenie prac. Miasto naciska na wyremontowanie danego odcinka sieci, aby cała ulica mogła być przejezdna. Inwestycje drogowe przeprowadzamy w Łodzi na „żywym organizmie". Sytuacje takie, gdzie widzimy na drogach, że pozornie nic nie jest robione, jest tylko złudzeniem. W tym czasie są wykonywane np. badania wody przez SANEPID. Skala prac drogowych jest tak duża, że to jest cud, że nie udało nam się nie zamknąć Miasta. Nasze Miasto jest i tak postrzegane w Polsce, jako takie, w którym korki i zakłócenia ruchu nie są tak duże. Wspólnie podjęliśmy się trudu realizacji programów unijnych, aby mieć skok w ramach naprawy torowisk oraz poprawy nawierzchni dróg. Nie zmienia to faktu, że czeka nas nieuchronnie podjęcie decyzji, co do strategii priorytetów komunikacyjnych".

Ad vocem głos zabrał **radny p. Dariusz Joński**, który powiedział m.in.: „Panie Prezydencie, to Pana służby poprosiły o opinię prawną, czy można, czy nie można zlecić umowy przewozowej bez przetargu. We wnioskach generalnych tej opinii czytamy: „mając na uwadze uwarunkowania prawne i faktyczne, właściwym jest wskazanie, że w przedmiotowej sprawie konieczne jest ogłoszenie przetargu na usługi". Pan powiedział w wywiadzie, że poprosi Pan o inne opinie prawne, które będą Pana satysfakcjonowały. Proszę nie mówić, że wyssałem sobie to z palca. My uważamy, że MPK Sp. z o.o. powinno się umacniać, ale w Łodzi i świadczyć usługi w Łodzi. Jeśli powstaną firmy prywatne, to koszt utrzymania autokarów MPK, i w firmie prywatnej jest dokładnie taki sam. Tyle samo trzeba zapłacić kierowcy, tyle samo kosztuje paliwo. Różnica jest taka, że firma prywatna będzie chciała zarobić na nas, a MPK Sp. z o.o. była powołana po to, aby świadczyć usługi, a niekoniecznie zarabiać pieniądze na mieszkańcach Łodzi. Uważam, że nawet dofinansowanie MPK Sp. z o.o. powinno mieć miejsce. Dopuszczalne jest inwestowanie przez MPK Sp. z o.o. w innych obszarach, ale w przypadku, gdy usługi w Łodzi byłyby wykonywane należycie. Nie jest jednak najlepiej z bezpieczeństwem i punktualnością komunikacji miejskiej. I to właśnie próbowaliśmy Panu powiedzieć, ale jak rozumiem, nie przyjmuje Pan tego do wiadomości".

Prowadzenie obrad przejął **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak**, który zgłosił wniosek formalny, aby w **punkcie 32a** porządku obrad sesji Rady Miejskiej umieścić projekt uchwały w sprawie stanowiska Rady Miejskiej w Łodzi dotyczącego pisma Zarządu Powiatu Zgierskiego.

Następnie **prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie powyższy wniosek formalny.

Przy **24** głosach **„za**", **2** głosach **„przeciwnych**" i **7** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska przyjęła przedmiotowy wniosek formalny, który uzyskał wymaganą bezwzględną większość głosów tj. 22.

Ad pkt 11 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie opracowania Strategii Rozwoju Edukacji w Łodzi – druk BRM nr 112/2008.

W imieniu Komisji Edukacji projekt uchwały przedstawiła **przewodnicząca Komisji, radna p. Elżbieta Królikowska - Kińska**, która powiedziała m.in.: „Projekt przedmiotowej uchwały zakłada przygotowanie strategii przez zespół w skład, którego będą wchodzić również eksperci, radni, a także inne osoby. Będzie powołany przez Prezydenta Miasta Łodzi. Projekt uchwały posiada załącznik, w którym są założenia do Strategii Rozwoju Edukacji w Łodzi na lata 2009-2015. Strategia jest bardzo Łodzi potrzebna. Miasto Łódź jest organem prowadzącym dla ponad 370 placówek: szkół, przedszkoli i innych placówek oświatowych. Jest pracodawcą dla ponad 9000 nauczycieli, a do placówek uczęszcza około 100 000 uczniów. Dodatkowo mamy placówki niepubliczne, 7 uczelni państwowych i kilka uczelni prywatnych. Mamy więc powód do tego, aby strategię opracować. Ma ona ramy czasowe do 2015 r. W strategii będą punkty odnoszące się do standaryzacji placówek. Powinno to wyeliminować uchwały i apele, które dotyczą wycinkowych działań. Chciałabym, aby zespół uwzględnił zarówno potrzebę zatrudniania w szkołach psychologów, pedagogów, pielęgniarek i innych standardów, które nowoczesna placówka powinna spełniać. Podstawą, którą również należy uwzględnić jest uchwała Rady Miejskiej w sprawie kierunków i zadań

w zakresie edukacji dzieci i młodzieży z 2000 r. Uchwała ta jest dziś już częściowo nieaktualna i obejmuje znacznie mniejszy obszar, ponieważ odnosi się do placówek miejskich. Nieaktualny jest m.in. zaplanowany w powyższej uchwale wskaźnik przyjęć do liceów na poziomie 80%, a dziś mówimy o reaktywacji szkolnictwa zawodowego".

Wobec braku pytań przystąpiono do wygłaszania **opinii komisji Rady Miejskiej**.

Komisja Edukacji zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały pozytywnie, będąc jego projektodawcą.

W imieniu Prezydenta Miasta głos zabrał **wiceprezydent Miasta p. Jarosław Wojcieszek**, który powiedział m.in.: „Przedłożony projekt uchwały Prezydent Miasta Łodzi opiniuje pozytywnie. Opracowanie dokumentu „Strategia Rozwoju Edukacji w Łodzi na lata 2009-2015" ułatwi realizację zadań edukacyjnych na rzecz mieszkańców Łodzi poprzez wyznaczenie głównych celów rozwoju łódzkiej oświaty, wskazanie podstawowych środków służących realizacji wytyczonych zamierzeń. Pozytywnie oceniam również korektę terminu przygotowania dokumentu w stosunku do poprzedniej wersji projektu uchwały oraz wskazanie istotnych obszarów rozwoju łódzkiej oświaty. Pewne części tej strategii już są. Jesteśmy na progu wprowadzania informatyzacji Wydziału, która da nam lepszą kontrolę nad zarządzaniem Wydziałem , szkołami, finansami".

Wobec braku opinii pozostałych komisji Rady Miejskiej, stanowisk klubowych, głosów w dyskusji indywidualnej, oraz wniosków Komisji Uchwał i Wniosków, **prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi opisany w druku BRM nr 112/2008.

Przy **25** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych" i „wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/770/08** w sprawie opracowania Strategii Rozwoju Edukacji w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 35** do protokołu.

Punkt 12 Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawach nadania statutów osiedlom oraz w sprawie przedłużenia kadencji rad osiedli – druk BRM nr 104/2008 został zdjęty z porządku obrad.

Ad pkt 13 – Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie miasta Łodzi na 2008 rok w zakresie zadań własnych - druk Nr 201/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta Łodzi projekt uchwały zreferował **skarbnik Miasta p. Krzysztof Mączkowski**, który powiedział m.in.: „Przedmiotowy projekt uchwały zawiera szereg zmian. Otrzymaliśmy środki z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska na prace pielęgnacyjne drzewostanu. To jest 30 168 zł po stronie dochodów i wydatków włączamy tę kwotę. Kolejna zmiana to w §§ 2 i 5 włączenie środków, które otrzymaliśmy na dwunaste boisko w ramach programu „Orlik 2012" z Ministerstwa Sportu i Sejmiku Wojewódzkiego. Łączna kwota to 666 334 zł. Przy czym po opracowaniu dokumentacji i przeprowadzeniu pierwszych procedur przetargowych okazuje się że, aby zrealizować w pełnym wymiarze to zadanie, niezbędne jest uzupełnienie środków o 4 111 942 zł. Udział

budżetu Miasta nie będzie wynosił 33,4%, tylko ponad 52%. Następna zmiana to zabezpieczenie środków na wkład własny na adaptację pomieszczeń higieniczno-sanitarnych w budynku Miejskiej Przychodni „Tatrzańska". Jest to kwota 21 121 zł. Przesunięcia w §§ od 8 do 10 dotyczą planu zarówno dochodów, jak i wydatków hal targowych, gdzie generalnie następuje zwiększenie wydatków o kwotę 147 250 zł. Zmiana w §§ 11 i 12 dotyczy środków odszkodowania z PZU na odtworzenie słupów oświetleniowych w Parku Źródliska. §§ od 13 do 15 mają za zadanie wygospodarowanie środków w wysokości 1 009 000 zł na wydatki realizowane przez Delegatury: Łódź-Bałuty 749 000 zł, Łódź-Górna 225 000 zł oraz Powiatowy Urząd Pracy 35 000 zł. Jest propozycja, aby Miasto przystąpiło do realizacji projektu „Społeczna strategia rewitalizacji". Zadanie to będzie realizowane w latach 2008-2009. Łączna wartość zadania to 291 365 zł, z czego w 2008 r. włączamy po stronie wydatków kwotę 78 485 zł. Będzie ono realizowane z Europejskiego Funduszu Społecznego oraz z budżetu państwa. W §§ 18 i 19 jest zmiana porządkowa. Środki, które wpływają do Miasta z tytułu zwrotu świadczeń nienależnie pobranych, musza być odprowadzone do Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego. Tym samym po stronie dochodów i wydatków zwiększamy pule o 227 000 zł. Pozostałe zmiany ujęte od § 21 do § 22 są zmianami, które były omawiane na komisjach i nie powodują zwiększeń, ani zmniejszeń strony dochodowej i wydatkowej. Globalnie są przesunięciami w ramach zadań i realizatorów budżetu. Są zmiany odpowiednich załączników zarówno na wydatki i projekty realizowane ze środków pochodzących z Unii Europejskiej, jak i przychodów oraz wydatków zakładów budżetowych na rok 2008 i na lata następne".

Następnie przystąpiono do **fazy pytań**.

Radny p. Dariusz Joński zapytał: „Pan premier Donald Tusk mówiąc o programie rządowym budowy boisk „Moje boisko Orlik 2012", mówił o podziale procentowym, co do udziału Gminy w tym projekcie. W projekcie uchwały widzimy, że udział ten wzrósł z 33% na 52,6%. Skąd taka zmiana? Czy Pan Premier pomylił się mówiąc o udziale procentowym, czy kwotowym. Czy to my źle prognozowaliśmy strukturę finansową?".

Odpowiedzi udzielił **skarbnik Miasta p. Krzysztof Mączkowski,** który powiedział m.in.: „Biorąc pod uwagę cały proces inwestycyjny, wszystkie 12 lokalizacji, które zostały zgłoszone w ramach programu, to koszty inwestycji związane z doprowadzeniem mediów, wyrównaniem terenu, które nie były planowane w założeniach ministerialnych powodują, że nastąpił wzrost kosztów poszczególnych boisk. Ministerstwo planowało, że średni koszt jednego boiska wyniesie w granicach 1 000 000 zł. Dlatego udział Miasta wynosił 33,4%. Okazuje się, że niezbędna, ustalona w wyniku postępowań przetargowych kwota oraz biorąc pod uwagę wszystkie koszty, które zostały wyszacowane, niezbędne jest 16 871 950 zł. Jeśli chcemy zrealizować boiska, to udział Miasta musi wzrosnąć do 52,6%. Ministerstwo nie wzięło pod uwagę wszystkich niezbędnych kosztów".

Następnie przystąpiono do przedstawiania **opinii komisji Rady Miejskiej.**

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Wiceprzewodnicząca Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej p. Barbara Masłowska powiedziała, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Przewodnicząca Komisji Ochrony i Kształtowania Środowiska p. Anna Lucińska powiedziała, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Przewodniczący Komisji Ochrony Zdrowia i Opieki Społecznej p. Tadeusz Morawski powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Wiceprzewodnicząca Komisji Edukacji p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Przewodniczący Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Jarosław Berger powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie, pomimo, że projekt uchwały nie wpłynął do Komisji.

Wobec braku opinii pozostałych komisji Rady Miejskiej, stanowisk klubowych, głosów w dyskusji indywidualnej, oraz wniosków Komisji Uchwał i Wniosków, **prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi opisany w druku BRM nr 201/2008.

Przy **23** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych" i 7** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/771/08** w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie miasta Łodzi na 2008 rok w zakresie zadań własnych, której treść stanowi **załącznik nr 36** do protokołu.

Ad pkt 14 – Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie określenia zasad objęcia udziałów przez Miasto Łódź w zamian za wniesienie wkładu pieniężnego do Łódzkiej Spółki Infrastrukturalnej Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego oraz w sprawie zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2008 rok w zakresie zadań własnych - druk Nr 202/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta Łodzi projekt uchwały zreferował **pełniący obowiązki dyrektora Wydziału Gospodarowania Majątkiem p. Sławomir Antos**, który powiedział m.in.: „Proszę o przyjęcie projektu uchwały na mocy, którego zostanie podwyższony kapitał Łódzkiej Spółki Infrastrukturalnej Sp. z o.o. o kwotę 6 200 000 zł. W zamian za to Miasto obejmie 620 nowych udziałów po 10 000 zł każdy. Dla zrealizowania zadania konieczne jest dokonanie zmian w budżecie poprzez przesunięcie z Zarządu Dróg i Transportu kwoty 6 200 000 zł do Wydziału Gospodarowania Majątkiem. Następnie będzie niezbędne dokonanie zmian w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym w roku 2008 tej części zadania, które realizuje Zarządu Dróg i Transportu. Celem uchwały jest umożliwienie sfinansowania Łódzkiej Spółce Infrastrukturalnej Sp. z o.o. projektów dotyczących infrastruktury wod-kan oraz kanalizacji deszczowej w drogach nieutwardzonych. ŁSI Sp. z o.o. ze środków m.in. pochodzących z funduszu ISPA realizuje projektowanie i realizację infrastruktury wod-kan w drogach. Projekt ten przewidywał możliwości finansowania tylko nawierzchni drogi. Chcemy, aby drogi te miały wyższy standard. Zadanie takie nie mogło być finansowane z funduszu ISPA. Stosowne zadanie jest wpisane w wieloletnim programie inwestycyjnym do zadań Zarządu Dróg i Transportu. Propozycja nasza ma na celu skoordynowanie na poziomie projektów, zarówno wykonanie infrastruktury technicznej oraz nawierzchni dróg. Aby

ŁSI Sp. z o.o. mogła sfinansować zadanie musi posiadać środki i dlatego podwyższamy kapitał Spółki".

Następnie przystąpiono do **fazy pytań**.

Radna p. Agnieszka Nowak zapytała: „W odpowiedzi na interpelację dostaliśmy wykaz ulic, które będą objęte zadaniem przeprowadzenia inwestycji w postaci wodociągów i kanalizacji, lecz nie widzę w nim ulicy, która mnie interesuje. Czy jest możliwość wprowadzenia jeszcze rejonu ul. Bieszczadzka, Józefów, Kolumny do programu, ponieważ domy ludzi tam zamieszkujących są podtapiane?".

Odpowiedzi udzieliła **prezes Łódzkiej Spółki Infrastrukturalnej Sp. z o.o. p. Teresa Woźniak**, która powiedziała m.in.: „Interpelacja dotyczyła rejonu ul. Bieszczadzkiej i ul. Kolumny. Jest to teren niezurbanizowany, który nie jest objęty przedmiotowym projektem Funduszu Spójności. Zatem przywołana ulica nie mogła znaleźć się w wykazie".

Radna p. Agnieszka Nowak zapytała: „Kiedy Państwo przewidują wykonanie kanalizacji deszczowej we wspomnianym rejonie?".

Odpowiedzi udzieliła **prezes Łódzkiej Spółki Infrastrukturalnej Sp. z o.o. p. Teresa Woźniak**, która powiedziała m.in.: „Pierwszeństwo w realizacji kanalizacji sanitarnej mają tereny, które w studium zagospodarowania przestrzennego są zapisane, jako tereny zurbanizowane. Do roku 2010 realizujemy projekt unijny obejmujący tereny zurbanizowane. Ze środków poza projektem przede wszystkim budujemy uzupełniające wodociągi i kończymy programy obszarowe, które przejęliśmy od Miasta. Na pewno mogę powiedzieć, że do roku 2010 nie".

Radna p. Iwona Bartosik zapytała: „Jakie są przyczyny tych przesunięć? Dlaczego przy planowaniu budżetu nie uwzględniliście Państwo tych pieniędzy dla ŁSI Sp. z o.o.? Czy powodem jest może fakt, że Zarząd Dróg i Transportu musiałby przeprowadzać przetargi na wykonanie dokumentacji, a Spółka jest zwolniona z tego obowiązku? Gdzie wobec tego przejrzystość władzy wykonawczej?".

Odpowiedzi udzielił **pełniący obowiązki dyrektora Wydziału Gospodarowania Majątkiem p. Sławomir Antos**, który powiedział m.in.: „Mieliśmy dwa zadania związane z realizacją infrastruktury i te były finansowane z funduszu ISPA. ISPA nie przewidywała możliwości poprawy standardu drogi. Tylko, po przeprowadzeniu prac wod-kan, odtworzenie nawierzchni. A gdy chcieliśmy mieć drogi w wyższym standardzie, to wprowadziliśmy do budżetu zarówno jednorocznego, jak i wieloletniego zadanie w Zarządzie Dróg i Transportu, które polegało na modernizacji dróg, w których jest realizowana infrastruktura. Chodzi o przesunięcie środków z fazy projektowej, bo realizować dalej będzie Zarząd Dróg i Transportu. Chodzi o skoordynowanie projektu".

Prezes Łódzkiej Spółki Infrastrukturalnej Sp. z o.o. p. Teresa Woźniak, powiedziała m.in.: „Jesteśmy Spółką publiczną i obowiązują nas procedury. Wykonawców kontraktów w ramach, których będzie realizowana kanalizacja deszczowa wybieraliśmy w drodze przetargu nieograniczonego. Przewidzieliśmy zgodnie z art. 67 ustawy Prawo zamówień publicznych zamówienie uzupełniające. Do 20% wartości zamówienia będziemy prowadzić procedurę w oparciu o przywołany artykuł".

Wobec braku dalszych pytań przystąpiono do **przedstawiania opinii komisji Rady Miejskiej**.

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Przewodniczący Komisji Rozwoju i Działalności Gospodarczej p. Mateusz Walasek powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii pozostałych komisji Rady Miejskiej, stanowisk klubowych przystąpiono **do dyskusji indywidualnej.**

Radny p. Witold Rosset powiedział .m.in.: „Jeśli chodziłoby o umożliwienie realizacji tego zadania, to projekt należy poprzeć. Z naszej dyskusji na posiedzeniu Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, wyniknęło, że celem tej uchwały nie jest wcale realizacja projektu, tylko ominięcie przetargu. Projekt może być realizowany w każdej chwili, gdyż środki w budżecie są zapisane. Jedyną konsekwencją przedmiotowej uchwały, to jest to, że środki są przepisane w inne miejsce i zostaną rozdysponowane nie poprzez przetarg, tylko w drodze zamówień publicznych poprzez zamówienie uzupełniające. Wartość zamówienia jest wysoka, bo wynosi około 6 000 000 zł. Metr projektu drogi wychodzi bardzo drogo. Procedura ta budzi uzasadnione podejrzenia. Gdyby Spółka robiła przetarg sytuacja byłaby przejrzysta. Zajmuje to więcej czasu, ale powinniśmy dbać o miejskie fundusze”.

Pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski powiedział m.in.: „Nie jest to żadne omijanie procedur przetargowych, ponieważ sam projekt zakładał, że będziemy realizować infrastrukturę wod-kan i deszczówkę, a później będziemy realizować drogi. Program zakłada, że 100 km dróg będzie pokryte nową nawierzchnią. Unia Europejska nie chce zakwalifikować nam tych wydatków, jako środki na realizacje dróg. Ponadto ceny skomplikowały realizacje projektu. Ceny usług, materiałów uległy znacznej podwyżce, dlatego też pieniądze unijne starczą nam na infrastrukturę wod-kan i wyrównanie nawierzchni oraz jej odtworzenie jej. Dlatego też szukaliśmy mechanizmu, jak znaleźć pieniądze na remont dróg. Uznaliśmy, że trzeba przygotować dokumentację i w ramach próby znalezienia nowego sposobu finansowania tej części projektu, będzie działać Zarząd Dróg i Transportu. Aby zyskać na czasie, projekty te może zrealizować Spółka, ponieważ ma całą dokumentację dotyczącą infrastruktury, którą realizuje. Kontynuuje projekt w zakresie dokumentacji projektowej. Równolegle Zarząd Dróg i Transportu przygotowuje się do wykonania tego zadania i znalezienia odpowiedniego sposobu sfinansowania”.

Ad vocem radny p. Witold Rosset powiedział .m.in.: „Trzeba było to szczerze powiedzieć, bo nie znalazłem tej informacji w uzasadnieniu. Rozumiem, że uzasadnieniem jest skrócenie czasu. To, że nie będzie przetargu ujawnione zostało pod wpływem dociekliwych pytań pani radnej I. Bartosik na posiedzeniu Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej”.

Wobec braku wniosków Komisji Uchwał i Wniosków, **prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi opisany w druku BRM nr 202/2008.

Przy **20** głosach **„za”**, **1** głosie **„przeciwnym” i 7** głosach **„wstrzymujących się”** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/772/08** w sprawie określenia zasad objęcia udziałów przez Miasto Łódź w zamian za wniesienie wkładu pieniężnego do Łódzkiej Spółki

Infrastrukturalnej Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego oraz w sprawie zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2008 rok w zakresie zadań własnych, której treść stanowi **załącznik nr 37** do protokołu.

Ad pkt 15 – Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie zasad sprzedaży oraz przyznania pierwszeństwa w nabywaniu komunalnych samodzielnych lokali użytkowych ich najemcom i dzierżawcom prowadzącym działalność gospodarczą - druk Nr 209/2008.

Projekt uchwały przedstawił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski**, który powiedział m.in.: „Projekt uchwały jest reakcją na zachowanie rynkowe. Istotą zmiany jest to, że w 2003 r. chcąc wyjść naprzeciw podmiotom gospodarczym, które korzystają z lokali gminnych użytkowych, aby ustabilizować ich działalność, stworzyliśmy możliwość wykupienia lokali przez najemców. Z wyjątkami, jakimi są lokale na ul. Piotrkowskiej na parterze, wejściem od ulicy. Wiele podmiotów korzystało z takiej możliwości, choć nie było ich tak wiele. Ostatnio pojawił się problem obrotu tymi lokalami. Wpisaliśmy do projektu uchwały z 2003 r. warunek, że zapewniamy sobie prawo odkupu lokali. Przyjęliśmy zasadę, że odkupujemy za cenę rynkową, tak jak nabywa ów podmiot gospodarczy za cenę rynkową określoną przez rzeczoznawcę. Pojawiły się wnioski, w których cena transakcji obrotu danym lokalem jest albo bardzo zaniżona, albo bardzo zawyżona. Aby realizować główne założenie uchwały z 2003 r. oraz uwzględnić potrzeby Miasta, dotyczące planów inwestycyjnych rewitalizacji, proponujemy zmienić warunek dotyczący prawa odkupu, jeśli chodzi o cenę odkupu. Proponujemy, aby prawo odkupu było za cenę odpowiadającą kosztom sprzedaży przez Miasto ze zwrotem nakładów. Zwrot nakładów, które nie stanowiły nakładów koniecznych należy się tylko w granicach istniejącego zwiększenia wartości lokalu. Po dyskusji prawnej w powyższej sprawie zwyciężył pogląd, że gmina może gwarantować sobie prawo odkupu, pod warunkiem precyzowanych celów. Cele te, to są cele inwestycyjne, czy programy przyjęte przez Miasto np. program dotyczący ochrony określonej działalności w danym miejscu czy lokalu. Zgłaszam autopoprawkę, która jest na przekór zapisom ustawowym. Okres, w którym gwarantujemy odkup ustawowo wynosi 5 lat. I tak jest zapisane w § 6, ust. 1 przedmiotowej uchwały. Natomiast w autopoprawce proponuję, by okres ten wynosił 10 lat. Byłby on najkorzystniejszy. Autopoprawka polegałaby na zapisie w § 6, ust. 1 „W przypadku sprzedaży lokalu użytkowego nabytego przez najemcę lub dzierżawcę w okresie do 10 lat od dnia nabycia lokalu Miastu Łódź przysługuje(…)". Następnie jest zmiana polegająca na dopisaniu ust. 4, który wskazuje, w jakim zakresie prawo odkupu będzie obowiązywać."

Następnie przystąpiono do **fazy pytań**.

Radna p. Iwona Bartosik zapytała: „Sprzedajcie, jako organ władzy wykonawczej lokale użytkowe po wycenie rzeczoznawcy. Chcecie odkupywać lokale w ciągu 10 lat, za kwotę odpowiadającą cenie i kosztom sprzedaży przez Miasto i zwrotem niezbędnych nakładów. Czy nie uważa Pan, że jest to nieuczciwe? Przez 10 lat mogą wzrastać ceny nieruchomości. Po 10 latach chce Pan odkupić lokal od właściciela za taką samą cenę, za którą Miasto mu sprzedało. Czy to nie jest nieuczciwe?".

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski,** który powiedział m.in.: „Mówimy, że odkupujemy za cenę sprzedaży z uwzględnieniem zarówno nakładów koniecznych, jak i tych nakładów, które powodują wzrost wartości lokalu. Piszemy o tym, ponieważ okazuje się, że transakcja, która została nam przedstawiona, a my mamy prawo odkupu, ma cenę super wysoką, która jest niewspółmierna do wartości lokalu. Nie możemy pozbawiać się możliwości zakupu lokalu w sytuacji, gdy wykazujemy, że lokal dany będzie potrzebny Miastu. Ważnym jest warunek programów planowanych przez Miasto. Nie możemy występować w roli developera, czy podmiotu, który będzie obracał nieruchomościami. Nie będziemy reagować na wykup lokalu w przypadku zaniżonej ceny. Będziemy kupować wówczas, gdy będzie to uzasadnione programami np. rewitalizacyjnymi, inwestycyjnymi. Może się pojawić program, z którego wyniknie, że dany lokal użytkowy będzie potrzebny Miastu. Podstawowym celem naszej oferty dla podmiotów gospodarczych jest to, aby dać im warunki stabilizacji. Nikt nie może wówczas wypowiedzieć najemcom lokalu, własność lokalu może być wartością zwiększającą zdolność kredytową podmiotu. W momencie, gdy zacznie się obrót spekulacyjny, trzeba stworzyć możliwość ingerencji Gminy poprzez prawo pierwokupu. Perspektywa 10-letnia wcale nie jest długa”.

Radna p. Iwona Bartosik zapytała: „Mówimy o dwóch różnych sprawach. Pierwsza sprawa to jest odkup, kiedy następuje wtórny obrót lokalem, który Miasto sprzedało. Tak jak znana sprawa lokalu przy ul. Kopernika 34, kiedy lokal został sprzedany jednemu właścicielowi, a on sprzedał następnie za podwójną cenę. Miasto skorzystało z prawa odkupu, pomimo, że na żadne cele rewitalizacyjne nie był lokal potrzebny. Mieliście Państwo do tej pory takie prawo i korzystaliście z niego. Teraz Pan mówi o zupełnie innej sprawie. Sprzedaje Pan najemcy, który np. rok handlował w lokalu, lokal za 50 000 zł i po 10 latach temu samemu właścicielowi Pan oddaje również 50 000 zł, gdyż dany lokal jest potrzebny na cele rewitalizacyjne. Zwraca mu Pan tylko nakłady konieczne. Jest to nieuczciwe w stosunku do podmiotów gospodarczych, które prowadzą działalność. Chcecie zniszczyć drobny handel w Mieście. Czy taki jest cel przedmiotowego projektu uchwały? Po maksymalnym czasie tj.10 latach chce Pan odzyskać lokal za te samą cenę? Składa Pan dziś autopoprawkę, że okres ma wynosić nie 5 lat, tylko 10 lat”.

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Włodzimierz Tomaszewski,** który powiedział m.in.: „Przykład lokalu, o którym Pani Radna wspomniała tym bardziej uzasadnia przedmiotową uchwałę. Miasto sprzedało lokal przy ul. Kopernika 34 na usługi krawieckie. Zakładaliśmy, że usługa będzie tam prowadzona. Okazało się, że prowadzący działalność oddaje lokal córce, a ona sprzedaje lokal na rynku. Stwarza w ten sposób precedens destabilizacji działalności gospodarczej. W takiej sytuacji musimy zareagować. Możemy zareagować w ciągu 10 lat, jeżeli będzie się to mieścić w programach gminnych. W programie gminnym taki przypadek musimy opisać. Zapewnienie stabilizacji poprzez utrzymanie danego rodzaju działalności w danym miejscu nie mamy opisanego w programie. Ten kto kupuje lokal musi się z tym liczyć. Nie może być sytuacji, że pomoc stabilizacyjna będzie polegała na tym, że będzie zaprzestanie działalności i spekulowanie lokalem. Nie chodzi o wyrzucenie osoby, tylko gdy właściciel będzie chciał sprzedać lokal, to wówczas Gmina będzie mogła skorzystać z prawa pierwokupu”.

Radna p. Agnieszka Nowak zgłosiła wniosek formalny o odesłanie przedmiotowego projektu uchwały do Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej; Komisji Rozwoju i Działalności Gospodarczej oraz Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Finansowej.

Prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak poddał pod głosowanie powyższy wniosek formalny.

Przy **13** głosach **„za”**, **5** głosach **„przeciwnych” i 5** głosach **„wstrzymujących się”** Rada Miejska podjęła decyzję o odesłaniu projektu uchwały druk nr 209/2008 do wyżej wymienionych Komisji.

Ad pkt 16 – Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości niezabudowanej położonej w Łodzi przy ul. Bednarskiej 2a - druk Nr 189/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta Łodzi projekt uchwały zreferował **pełniący obowiązki dyrektora Wydziału Gospodarowania Majątkiem p. Sławomir Antos**, który powiedział m.in.: „Nieruchomość położona przy ul. Bednarskiej 2a stanowi działkę gminną o powierzchni 799 m^2, która ma uregulowaną księgę wieczystą. Działka jest niezabudowana. Po wyburzeniu budynku mieszkalnego i gospodarczego wartość oszacowana przez rzeczoznawcę wynosi 369 100 zł. Jest to cena wywoławcza do przetargu. Z uwagi na to fakt, że cena ta przekracza dopuszczalną uchwałą systemową wartość, do zbycia wymagana jest uchwała Rady Miejskiej. Posiadamy pozytywną opinię Rady Osiedla „Piastów Kurak”. Dla działki brak jest planu zagospodarowania przestrzennego. O zagospodarowaniu nieruchomości i sposobie jej zabudowy przesądzi decyzja o warunkach zabudowy. Gmina nie ma wobec przedmiotowej nieruchomości własnych planów inwestycyjnych”.

Wobec braku pytań przystąpiono do wygłaszania **opinii komisji Rady Miejskiej**.

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Przewodniczący Komisji Rozwoju i Działalności Gospodarczej p. Mateusz Walasek powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Wiceprzewodnicząca Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej p. Barbara Masłowska powiedziała, że Komisja nie opiniowała przedmiotowego projektu uchwały.

Przewodniczący Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury p. Jerzy Loba powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii pozostałych komisji Rady Miejskiej, stanowisk klubowych, głosów w dyskusji indywidualnej, oraz wniosków Komisji Uchwał i Wniosków, **prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi opisany w druku BRM nr 189/2008.

Przy **24** głosach **„za”**, **braku** głosów **„przeciwnych” i 2** głosach **„wstrzymujących się”** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/773/08** w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości niezabudowanej położonej w Łodzi przy ul. Bednarskiej 2a, której treść stanowi **załącznik nr 38** do protokołu.

Ad pkt 17 – Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości niezabudowanej położonej w Łodzi przy ulicy Brzezińskiej 27a - druk Nr 198/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta Łodzi projekt uchwały zreferował **pełniący obowiązki dyrektora Wydziału Gospodarowania Majątkiem p. Sławomir Antos**, który powiedział m.in.: „Proszę o przyjęcie uchwały na mocy, której Gmina zbywa działkę o powierzchni 999 m^2 , położoną w Łodzi przy ul. Brzezińskiej 27a. Działka posiada księgę wieczystą. Dla działki brak jest planu zagospodarowania przestrzennego. O zagospodarowaniu nieruchomości i sposobie jej zabudowy przesądzi decyzja o warunkach zabudowy. Wartość nieruchomości została ustalona przez rzeczoznawcę na poziomie 391 000 zł. W ślad za dyskusją, jaka odbyła się na komisjach, druk uzupełniony jest o Państwa postulaty związane z mapką oraz opinią Rady Osiedla „Stoki". Rada Osiedla „Stoki" w 2003 r. opiniowała negatywnie projekt uchwały, powołując się na zbyt skąpą wiedzę na temat zbycia nieruchomości. Rada Osiedla chciałaby wiedzieć, kto będzie nabywcą, jakie będzie przeznaczenie nieruchomości, jaka cena i jaki będzie sposób zabudowy? Brak jest planu zagospodarowania przestrzennego i nieruchomość będzie zbywana w drodze przetargu, to nie możemy udzielić odpowiedzi na wątpliwości Rady Osiedla. Pomimo negatywnej opinii Rady Osiedla planujemy zbyć nieruchomość. W związku ze zgłoszoną uwagą na posiedzeniu Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej zgłaszam autopoprawkę do uzasadnienia. Ostatni akapit proponuję zastąpić słowami „W 2003 r. Rada Osiedla „Stoki" zaopiniowała zbycie przedmiotowej nieruchomości negatywnie. Z uwagi na to, że nieruchomość nie będzie wykorzystywana na potrzeby własne Miasta przedstawiam projekt uchwały Rady Miejskiej w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż opisanej nieruchomości".

Wobec braku pytań przystąpiono do wygłaszania **opinii komisji Rady Miejskiej**.

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Przewodniczący Komisji Rozwoju i Działalności Gospodarczej p. Mateusz Walasek powiedział, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Przewodniczący Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury p. Jerzy Loba powiedział, że Komisja nie rozstrzygnęła tego, gdyż 2 głosy były „za" i 2 głosy „przeciw". Brak jest jednoznacznej opinii Komisji.

Wobec braku opinii pozostałych komisji Rady Miejskiej, głosów w dyskusji indywidualnej, stanowisk klubowych oraz wniosków Komisji Uchwał i Wniosków, **prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi opisany w druku BRM nr 198/2008.

Przy **21** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych" i 2** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/774/08** w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości niezabudowanej położonej w Łodzi przy ulicy Brzezińskiej 27a, której treść stanowi **załącznik nr 39** do protokołu.

Radny p. Marcin Bugajski zgłosił wniosek formalny o wykreślenie **punktu 26** z porządku obrad sesji Rady Miejskiej druk nr 197/2008.

Wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik, powiedział: „Nie musimy głosować zgłoszonego wniosku, gdyż Prezydent Miasta wycofuje wymieniony projekt uchwały".

Ad pkt 18 – Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie zasad wynajmowania lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Gminy Łódź - druk Nr 180/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta projekt uchwały przedstawił **wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik**, który powiedział: „Uchwała ma charakter porządkujący i uszczelniający, poszerzający jeśli chodzi o zasady zbywania i przeznaczania lokali na ul. Piotrkowskiej. Jednym z elementów prac sztabu „Piotrkowska" była dyskusja nad tym, jacy ludzie mieszkają na ul. Piotrkowskiej. Zgłaszało się do nas wiele osób, które mówiło, że jest zmęczone mieszkaniem na ul. Piotrkowskiej i chcieliby mieć możliwość zamiany na inny lokal. Rozpoczynając ten proces, chcielibyśmy zaproponować dopisek do projektu już istniejącej uchwały, która mówi, że pierwszeństwo w zamianie mieszkań mają osoby poszkodowane w klęskach żywiołowych, podlegające przekwaterowaniu z powodu rozbiórki. Do katalogu dopisalibyśmy również tych mieszkańców, którzy na swój własny wniosek zgłaszają potrzebę zamiany lokalu na ul. Piotrkowskiej na inny lokal w naszym Mieście. Te lokale, które w wyniku tego procesu staną się lokalami wolnymi, mogły być wystawione w drodze przetargu na sprzedaż. Gdyby nie było zainteresowania nabyciem, wówczas, żeby mogły być w drodze konkursu wynajmowane. Jest propozycja stawki wyjściowej w wysokości 150%. W ten sposób możemy kreować sytuację, że ul. Piotrkowska to dobry adres. Zapis w §2 jest kwestią porządkującą, ponieważ dotyczy osób, które utraciły już tytuł prawny, a zamieszkują w lokalach, które nie mają statusu socjalnego, ale kwalifikują się do tego, aby taki status posiadać. Tym sposobem pomagamy tym mieszkańcom, którzy znaleźli się w trudnej sytuacji. Dla nich stawka czynszu 3,65 zł jest czynszem zaporowym, a czynsz 0,50 zł są w stanie zapłacić. Zmiana zapisana w §19, to zmiana porządkująca. Istotą tej zmiany jest to, że przy zamianach lokali komunalnych na lokale własnościowe wprowadzilibyśmy system taki, który nakazuje wykazanie się tytułem do lokalu np. spółdzielczego, czy własnościowego, 2 letnim stażem posiadania najmu i zameldowaniem w lokalu minimum przez 2 lata. Zdarzają się sytuacje, że są lokale własnościowe, jest chęć wymiany na lokale komunalne, a my wiemy, że lokale własnościowe nie są przez te osoby wykorzystywane, czyli nie są w istocie potrzebne. Mamy sytuację taką, że czynsz w zasobach gminnych jest czynszem nierynkowym. Za ten sam czynsz, który jest w lokalach gminnych w wysokości 3,64 zł, w lokalach prywatnych wynosi 15 zł za m^2. Lokale gminne mają swoją wartość, nie mają wartości rynkowej".

Następnie przystąpiono do **fazy pytań**.

Radna p. Iwona Bartosik zapytała: „Proszę rozszerzyć zapis dotyczący § 19 ust.1 pkt 2 „należące do innego zasobu mieszkaniowego", co to znaczy?

Odpowiedzi udzielił **zastępca dyrektora Wydziału Budynków i Lokali, p. Tomasz Ciszewski**, który powiedział: „Dysponujemy zasobem własnym, komunalnym, ale w ramach tej dyspozycji nasi najemcy mogą zamieniać się na inne lokale komunalne, albo mogą

zamieniać się z dysponentami innych lokali. Zapis różnicujący te dwa przypadki jest rozwinięty w ust 1a".

Radna p. Iwona Bartosik zapytała: „To znaczy, że najemca z ul. Piotrkowskiej znajduje sobie lokal w innym zasobie lokalowym, a my dla tego człowieka, od którego on sobie znalazł np. w spółdzielni, dajemy lokal miejski?".

Odpowiedzi udzielił **zastępca dyrektora Wydziału Budynków i Lokali, p. Tomasz Ciszewski** który powiedział: „My nic nie dajemy, ponieważ następuje wymiana praw. Jeden lokal jest zamieszkały i drugi lokal jest zamieszkały. Najemcy, bądź najemca i członek spółdzielni wymieniają się mieszkaniami, prawami do nich".

Radna p. Iwona Bartosik zapytała: „Proszę rozszerzyć zapis: „postępowanie w sprawach o zamianę lokali mieszkalnych wszczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie niniejszej uchwały podlegają przepisom w ich dotychczasowym brzmieniu". Najemcy, którzy wystąpili wcześniej do Państwa o taką zamianę nie podlegają już zapisom procedowanej uchwały?".

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik**, który powiedział: „Przepis ten zupełnie nie dotyczy ul. Piotrkowskiej. Jest przepisem ogólnym. Przepisy dotyczące ul. Piotrkowskiej zawarte są w § 1 pkt 4".

Radna p. Barbara Masłowska zapytała: „Nie obawia się Pan tego, że jeżeli ktoś wynajmie lokal, czy nie będzie go używał jako lokal użytkowy? Czy będzie jakaś klauzula w umowie, która pozwoli na zabezpieczenie się Miasta przed taką sytuacją. Czy będzie można zamieniać lokal socjalny w innej dzielnicy Miasta na lokal socjalny na ul. Piotrkowskiej? Czy możliwa jest zamiana na lokal o innym standardzie?".

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik**, który powiedział: „Uchwała ta nie dotyczy lokali socjalnych. Lokale socjalne nie podlegają zamianie. Jest możliwość zamiany na lokal użytkowy. Przechodzi się stosowną drogę, w której nie uczestniczy Miasto, chyba, że zasób jest do końca gminny. Trzeba spełnić inne zasady i prawa".

Wobec braku dalszych pytań przystąpiono do wygłaszania **opinii komisji Rady Miejskiej**.

Wiceprzewodnicząca Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej p. Barbara Masłowska powiedziała, że Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii pozostałych komisji Rady Miejskiej, stanowisk klubowych, głosów w dyskusji indywidualnej, oraz wniosków Komisji Uchwał i Wniosków, **prowadzący obrady przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi opisany w druku BRM nr 180/2008.

Przy **21** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych" i 2** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/775/08** zmieniającą uchwałę w sprawie zasad wynajmowania lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Gminy Łódź, której treść stanowi **załącznik nr 40** do protokołu.

Ad pkt 19 - Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie zarządzenia poboru opłaty skarbowej w drodze inkasa, wyznaczenia inkasentów oraz określenia wynagrodzenia za inkaso - druk Nr 192/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta sprawę zreferowała **dyrektor Wydziału Finansowego p. Agnieszka Szczepaniak**, która powiedziała m.in.: „Proszę o przyjęcie przedmiotowego projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie zarządzenia poboru opłaty skarbowej w drodze inkasa, wyznaczenia inkasentów oraz określenia wynagrodzenia za inkaso. Prezentowana uchwała ma charakter porządkowy. Mianowicie od czasu pierwszej uchwały od roku zmieniła się sytuacja, jeśli chodzi o inkasentów. Chcielibyśmy tą uchwałą wprowadzić stan aktualny obowiązujący na terenie naszej Gminy. W załączniku numer dwa przedstawione są nazwiska dwóch inkasentów, którzy chcieliby pobierać opłatę skarbową w drodze inkasa".

Wobec braku pytań **przystąpiono do zgłaszania opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, radny p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii innych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 192/2008.

Przy **25** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/776/08** zmieniającą uchwałę w sprawie zarządzenia poboru opłaty skarbowej w drodze inkasa, wyznaczenia inkasentów oraz określenia wynagrodzenia za inkaso**,** która stanowi **załącznik nr 41** do protokołu.

Ad pkt 20 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na realizację projektu pn. „URBES – podniesienie potencjału administracyjnego samorządów Warszawy, Poznania i Łodzi do zarządzania metodą projektową", współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki - druk Nr 200/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta sprawę przedstawiła **pełniąca obowiązki kierownika Oddziału Partnerstwa Biura Partnerstwa i Funduszy p. Katarzyna Mierzwińska:** „Przedstawiony przedmiotowy projekt uchwały dotyczy przedsięwzięcia pod nazwą URBES, podniesienie potencjału administracyjnego samorządów Warszawy, Poznania i Łodzi do zarządzania metodą projektową. Projekt został złożony w odpowiedzi na konkurs ogłoszony przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji dla działania 5.2 programu operacyjnego Kapitał Ludzki. Projektodawcą jest miasto stołeczne Warszawa a partnerami miasto Łódź i miasto Poznań. Celem projektu jest usprawnienie pracy administracji, samorządu miast partnerskich poprzez wyposażenie pracowników urzędu w wiedzę i umiejętności z zakresu zarządzania projektami. Program szkoleniowy zakłada zajęcia

teoretyczne, warsztaty z zarządzania i z obsługi narzędzi służących projektowaniu, a także dostosowanie tych narzędzi do pracy w urzędzie i praktyczne wdrożenie tych projektów wspierane coaching'iem. W ramach projektu zostanie przeszkolonych 50 pracowników Urzędu Miasta Łodzi zajmujących się realizacją projektów. Szkolenia zostaną przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi regulacjami przyjętymi zarządzeniem Prezydenta Miasta Łodzi w sprawie organizacji szkolenia pracowników Urzędu Miasta. Planowane jest przeprowadzenie następujących szkoleń: zarządzanie projektami unijnymi, myślenie projektowe oraz specjalistyczne szkolenia z zakresu zarządzania projektami. Będzie podział na projekty rozwoju kadr, informatyczne i społeczne. Koszt ogólny projektu 4 714 264, 50 zł, a wnioskowane dofinansowanie to 3 944 074 zł. Zgodnie z dokumentacją konkursową wkład własny beneficjenta jest wymagany i w przypadku miasta Łodzi wynosi on 52 381 zł. Zostanie on wniesiony w formie wynagrodzeń uczestników szkoleń. Realizacja tego projektu będzie przebiegać od października 2008 roku do lutego 2010 roku".

Wobec braku pytań **przystąpiono do zgłaszania opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, radny p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii innych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 200/2008.

Przy **25** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/777/08** w sprawie wyrażenia zgody na realizację projektu pn. „URBES – podniesienie potencjału administracyjnego samorządów Warszawy, Poznania i Łodzi do zarządzania metodą projektową", współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki**,** która stanowi **załącznik nr 42**do protokołu.

Ad pkt 21 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zamiany nieruchomości stanowiących własność Miasta Łodzi, na nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa - druk Nr 199/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta sprawę przedstawił **dyrektor Wydziału Geodezji, Katastru i Inwentaryzacji p. Wojciech Dyakowski,** który powiedział m.in.: „Jedną z metod pozyskiwania nieruchomości na cele inwestycyjne, na realizacje zadań własnych gminy jest możliwość zamiany nieruchomości. Przy zamianie z jednostkami administracji publicznej są szczególne możliwości, w tym ze Skarbem Państwa. Każda zamiana powinna być ekwiwalentna w przypadku wymiany nieruchomości między jednostkami publicznymi. Wymiana nie musi być ekwiwalentna, ale może następować za zgodą Państwa, jako Rady Miejskiej. Wymiana ze Skarbem Państwa, za zgodą Wojewody. Takie sytuacje mają miejsce wówczas, gdy zajdą potrzeby, albo po stronie Skarbu Państwa, albo po stronie Gminy. Ponieważ zasoby były tworzone w zupełnie innych czasach i według zupełnie innych potrzeb do takich sytuacji sporadycznie, ale dochodzi. Dzisiejsza uchwała dotyczy zamiany między Skarbem Państwa, a Gminą, przy czym Skarb Państwa jest zainteresowany dwoma

nieruchomościami, Gmina jedną nieruchomością. Nieruchomości gminne, którymi interesuje się Skarb Państwa to przede wszystkim nieruchomość położona na ulicy Piotrkowskiej w bezpośrednim sąsiedztwie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Budynek, który obecnie jest zajmowany przez Sąd został przekazany przez Gminę już kilka lat temu na skutek rozwoju demokracji, coraz większej ilości odwołań. Po wielu analizach wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem jest pozostawienie Sądu na ulicy Piotrkowskiej, gdyż Sąd pełni funkcje metropolitalną. Natomiast rozbudowa jest możliwa tylko poprzez zabudowę działki, która w tej chwili stanowi ciąg pasażu Józewskiego. Jest to działka niezabudowana, ale kiedyś była działką zabudowaną. Natomiast budynek, który tam stał został lata temu wyburzony. Ulica Piotrkowska jest wpisana do rejestru zabytków i tym samym wszelkie możliwości zagospodarowania zabudowy muszą być uzgodnione, nie tylko ze służbami miejskimi, ale również z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Wojewódzki Sąd Administracyjny dostał decyzję o ustaleniu lokalizacji celu publicznego na ten teren. Nie gwarantuje to przekazania nieruchomości, ale pokazuje, że zabudowa jest możliwa na warunkach ustalonych przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Wojewódzki Sąd Administracyjny dostał budynek zniszczony. Odrestaurował go bardzo pieczołowicie i daję gwarancję, że zabudowa tej działki będzie również nawiązywała do historycznej zabudowy Łodzi i wszystkie polecenia, sugestie ze strony Konserwatora Zabytków zostaną zrealizowane. Druga nieruchomość to nieruchomość położona na ulicy Wydawniczej. Praktycznie są to pozostałości po torach kolejowych, które dochodziły do zakładów POLMOS. Tory zostały przejęte przez Miasto w drodze komunalizacji i są one od lat nieużytkowane i praktycznie Miastu niepotrzebne. Natomiast Skarb Państwa oraz Prokuratura będzie mogła stworzyć tam miejsca parkingowe i to są dwie nieruchomości miejskie. Natomiast Miasto w wyniku tej zamiany pragnie pozyskać nieruchomość przy ulicy Składowej. Jest to nieruchomość, która trafiła do Skarbu Państwa na skutek spadkobrania. Nie było nikogo, kto przejąłby ten spadek i zgodnie z kodeksem taka nieruchomość przechodzi na rzecz Skarbu Państwa. Jest to nieruchomość bez lokatorów, nikt nie jest w niej zameldowany. Nieruchomość jest Miastu potrzebna w związku z projektem EC-1 Nowe Centrum Łodzi, gdyż te tereny po realizacji całości będą miały znaczenie dla całego projektu. Wymiana wstępnie nie musi być ekwiwalentna i w tym wypadku nie do końca tak jest, ale przy poprzednich wymianach 100% ekwiwalentności nie było. Nieruchomości gminne nie są Miastu niezbędnie potrzebne, a są bardzo ważne dla realizacji zadań przez Skarb Państwa. Z drugiej strony jest szansa na pozyskanie nieruchomości, która nie jest niezbędna Skarbowi Państwa, a bardzo przyda się do realizacji EC-1 Nowe Centrum Łodzi".

Następnie przystąpiono do **fazy pytań.**

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Czy projekt zakłada dostęp do pasażu, który na dzień dzisiejszy jest chyba najładniejszym pasażem najczystszym, najbardziej zadbanym oraz najnowszym? Odnośnie tego projektu miałem telefony interwencyjne od mieszkańców, które mówiły, że projekt zakłada, iż fasada będzie wysokości dwóch pięter, ale druga część tego budynku będzie wyższa. Stąd też moje pytanie, czy tak jest rzeczywiście w tym projekcie, czy pan Dyrektor zwrócił na to uwagę?".

Dyrektor Wydziału Geodezji, Katastru i Inwentaryzacji p. Wojciech Dyakowski powiedział: „Tak, warunkiem inwestycji jest zachowanie pasażu. Cały parter, to będą arkady tak, aby była komunikacja bezpośrednia pod tym budynkiem. Wpływa to na wartość tej nieruchomości, dlatego nie jest wyceniona bardzo wysoko z uwagi na ograniczenia, biorąc również pod uwagę podziemne instalacje utrudniające zabudowę. Dlatego też warunkiem podstawowym, co zostało już określone w warunkach zabudowy, parter ma być kontynuacją

pasażu. Najprawdopodobniej będą to arkady, ale szczegóły będą jeszcze ustalane. W odpowiedzi na drugie pytanie Konserwator Zabytków i służby architektoniczne widzą to w sposób następujący. Trzeba powiązać budynek istniejącego Sądu z budynkiem, w którym znajduje się Klub Nauczyciela, ponieważ one są o różnych wysokościach. Muszą być one zharmonizowane. Na pewno nie powstanie tam wieżowiec tylko budynek wpisujący się w linię zabudowy ulicy Piotrkowskiej. Tak jak mówiłem wcześniej pierzeje ulicy Piotrkowskiej są wpisane do rejestru zabytków w związku z tym bez zgody konserwatora, bez zharmonizowania tych budynków nie będzie możliwe wydanie pozwolenia na budowę. O to zadba zarówno Wojewódzki Konserwator Zabytków, jak i miejskie służby urbanistyczno-architektoniczne".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Rozumiem, że pasaż nie zacznie być stopniowo parkingiem dla sądu i w dalszym ciągu będzie miał charakter pasażu i nie będzie możliwości, aby stał się parkingiem?".

Dyrektor Wydziału Geodezji, Katastru i Inwentaryzacji p. Wojciech Dyakowski powiedział: „Przy zamianie ze Skarbem Państwa nie zamieniamy się na cały teren, jak widać na mapce, którą Państwo macie. Jest wręcz minimalny teren służący tylko do zabudowy. Charakter całego pasażu się nie zmiana i jego sposób użytkowania będzie zależał od decyzji Rady Miejskiej i od sposobu zagospodarowania".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Co się stanie z kuferkiem Reymonta?".

Wiceprezydent Miasta p. Marek Michalik powiedział: „Chciałem zaznaczyć, że w dokumencie pod nazwą „Kontrakt dla ulicy Piotrkowskiej" jest zapis zachowanie pasażu. Ja osobiście jestem zwolennikiem tego, aby ten prześwit arkadowy, o którym mówił dyrektor p. Wojciech Dyakowski był jak najwyższy, aby było widać, że jest to pasaż a nie przejście bramowe. Jest pozwolenie na budowę i projekt, który będzie przedstawiany dyrektorowi Wydziału Planowania Przestrzennego i Ochrony Zabytków p. Markowi Lisiakowi i służbom architektonicznym. W komunikatach werbalnych, jakie mamy z sądem jest zaznaczane, że musi być to projekt zachowujący pasaż. Wracając do kuferka Reymonta bardzo bym chciał, aby został. Nie wiem dokładnie, w którym miejscu się znajduje, czy już w miejscu przyszłego budynku, czy nie, ale jeśli byłoby już w przejściu pasażowym, to zostałby na pewno przesunięty bardziej na ulicę Piotrkowską".

Wobec braku innych pytań przystąpiono do zgłaszania **opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, radny p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały pozytywnie, przy dwóch głosach „wstrzymujących się".

Przewodniczący Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, radny p. Jerzy Loba powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii innych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr199/2008.

Przy **29** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/778/08** w sprawie zamiany nieruchomości stanowiących własność Miasta Łodzi, na nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa**,** która stanowi **załącznik nr 43** do protokołu.

Prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p Tomasz Kacprzak zgłosił wniosek formalny o łączne procedowanie **punktów od 22 do 24** w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, opisane w drukach nr 182/2008, nr 183/2008, nr 184/2008.

Następnie prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p Tomasz Kacprzak poddał pod głosowanie powyższy wniosek.

Przy **24** głosach **„za", 2** głosach **„przeciwnych"**, **braku** głosów **„wstrzymujących się"** przystąpiono do łącznego procedowania punktów od 22 do 24 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego opisane w drukach nr 182/2008, nr 183/2008, nr 184/2008.

Ad pkt 22 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Zachodniej, Ogrodowej, Północnej, Wschodniej, Prezydenta Gabriela Narutowicza, Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima i Piotrkowskiej oraz alei Adama Mickiewicza i Tadeusza Kościuszki - druk Nr 182/2008.

Ad pkt 23 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Henryka Sienkiewicza, Brzeźnej, Piotrkowskiej, Czerwonej, Wólczańskiej i Radwańskiej oraz alei: Tadeusza Kościuszki, Adama Mickiewicza i Marszałka Józefa Piłsudskiego - druk Nr 183/2008.

Ad pkt 24 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Stanisława Przybyszewskiego, Kruczej, Zarzewskiej, Łomżyńskiej, gen. Jarosława Dąbrowskiego, Rzgowskiej, Bednarskiej, Wólczańskiej, Sieradzkiej i Piotrkowskiej oraz placu Reymonta - druk Nr 184/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta sprawy zreferował **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Projekty trzech uchwał dotyczą przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu dla ulicy Piotrkowskiej. Oczywistym jest, że poprawa funkcjonowania i wizerunku głównej ulicy wymaga przystąpienia i opracowania planu miejscowego. W najbliższych latach Piotrkowska ma zmienić swój charakter, wygląd, na odcinku od Placu Wolności do al. Piłsudskiego. Ma pełnić rolę pasażu z wyłączeniem ruchu samochodowego. Funkcja handlowo - usługowa ma zostać znacznie rozwinięta o niestandardowej ofercie, funkcje kulturotwórcze i funkcje centro - twórcze mają być preferowane i wypracowane z udziałem ekspertów i sztabu społecznego

kontrakt dla ulicy Piotrkowskiej. Wśród działań krótkoterminowych, czyli takich do końca 2008 roku, obok wprowadzenia zakazu parkowania, konkursu na elementy małej architektury i oświetlenia ulicy, przygotowanie przedmiotowego projektu uchwały w sprawie zasad funkcjonowania nośników reklamowych i witryn sklepowych, programu bezpiecznej Piotrkowskiej oraz programu zamiany mieszkań, wskazywał na konieczność przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego, jako elementu koniecznego tych działań. Przygotowując przedmiotowy projekt uchwały Miejska Pracownia Urbanistyczna przeprowadziła analizy, które miały tak naprawdę określić zakres terenowy do objęcia planem i rozstrzygnięcia, czy będzie to jeden plan, czy kilka. Bowiem mimo cech wspólnych terenu leżącego bezpośrednio przy ulicy Piotrkowskiej, należącego do ścisłego centrum, czyli wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej Piotrkowska na swej ponad 4 kilometrowej długości między Placem Wolności a Placem Niepodległości różni się funkcją, sposobem zagospodarowania, a także możliwościami inwestowania. Uwzględniając powyższe, a także rozpoczęte na terenach przyległych, procedury planistyczne, proponuje się przystąpić do trzech planów obejmujących teren 1A to jest 82 hektary od Placu Wolności do alei Piłsudskiego wraz z przyległymi kwartałami. Odcinek między aleją Piłsudskiego a ulicą Czerwoną to 59 hektarów i teren wokół Placu Niepodległości. Kwartały między ulicami Tuwima, Kilińskiego, Piłsudskiego należą do terenu 1B, dla których został przyjęty program rewitalizacji terenów śródmiejskich i pofabrycznych, przyjęty przez Radę Miejska uchwałą w 2004 i 2005 roku. Nie podejmujemy uchwały na teren 1B. Wniosek dotyczył przystąpienia do planów w późniejszym terminie skoordynowanym z działaniami realizacyjnymi i pozyskaniem środków unijnych".

Następnie przystąpiono do **fazy pytań.**

Radna p. Anna Lucińska zapytała: „Czemu tak późno przystępujemy do tak strategicznego terenu. Chciałam ponowić pytanie, które zadałam podczas posiedzenia Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, jakie decyzje o warunkach zabudowy na tym terenie zostały już wydane, ile decyzji i jak znaczących zostało wydanych dla tkanki śródmiejskiej?".

P. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek powiedział: „Tam, gdzie nie ma planu sukcesywnie wydawane są decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania. Na ile są one znaczące możemy zobaczyć to z realizacji. Na pewno dokładniejszych informacji może udzielić dyrektor Wydział Planowania Przestrzennego i Ochrony Zabytków p. Marek Lisiak. Natomiast w odpowiedzi na pytanie, czemu tak późno? Prace nad przystąpieniami do planów prowadzimy w oparciu o harmonogram, który wskazywał dwa typy terenów. Do objęcia w pierwszej kolejności zaliczone zostały obszary chronione oraz centrum. Mamy w przygotowaniu następne trzy tereny. Przystąpienie do ulicy Piotrkowskiej nie ukrywam zbiegło się z pracami sztabu ulicy Piotrkowskiej".

Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego i Ochrony Zabytków p. Marek Lisiak powiedział: „W okresie od 7 lipca 2004 roku do 3 czerwca 2008 roku wydano dla obszaru, który znajduje się po wschodniej i zachodniej stronie ulicy Piotrkowskiej do najbliższych ulic równoległych 116 decyzji o warunkach zabudowy. Te decyzje oczywiście obejmowały różne przedsięwzięcia, od budowy windy po zagospodarowanie podcieni, czy dobudowy schodów do obiektów większych i znaczących. Z największych obiektów, które w tym obszarze są zlokalizowane na podstawie decyzji o warunkach zabudowy tj. zabudowa mieszkaniowa w sąsiedztwie ulicy Piotrkowskiej pomiędzy ulicą Więckowskiego i ulicą Zieloną, zabudowa biurowo - mieszkaniowa i handlowa przy ulicy Piotrkowskiej 96 w zabytkowym budynku po prasie, zabudowa mieszkaniowa przy alei Kościuszki 30. Działka, która sięga historycznie

ulicy Piotrkowskiej jest to dobudowa plombowa. Następnie wydano decyzję o warunkach zabudowy na sąd, o którym była przed chwilą mowa, kompleks fabryki Ramischa między ulicą Piotrkowską, a ulicą Sienkiewicza to jest numer posesji 140/142, na kompleks mieszkaniowo – hotelowo - usługowy razem z parkingami. Tę decyzję wydano, jako ogólną możliwość zagospodarowania tego terenu. Następnie istotną decyzją była decyzja wydana na budowę hotelu Hilton róg alei Mickiewicza i ulicy Piotrkowskiej. Następnie decyzja o warunkach zabudowy dla kompleksu zabudowy mieszkaniowo - usługowej w sąsiedztwie dzielnicy mieszkaniowej Manhattan. Następnie decyzja o warunkach zabudowy mieszkaniowej i usługowej przy ulicy Piotrkowskiej 175/177. Następnie decyzja o warunkach zabudowy budynku mieszkaniowego na zapleczu budynków mieszkanych przy ulicy Piotrkowskiej 189. W bliższym sąsiedztwie, ale już za alejami Kościuszki to oczywiście duży kompleks biurowy na terenach, gdzie funkcjonowały zakłady Strzelczyka. Następnie pomiędzy ulicą Radwańską, a aleją PCK dla zabudowy mieszkaniowej i usługowej, po przeciwległej stronie dla kompleksu mieszkaniówki wielorodzinnej w dawnych zakładach Olimpii. Tam wydano tylko decyzje o warunkach zabudowy. Na chwilę obecną procedowane są decyzję o warunkach zabudowy w sąsiedztwie ulicy Piotrkowskiej i ulicy Milionowej. Złożono też wnioski o warunkach zabudowy dla fragmentów kompleksu Geyera przy ulicy Piotrkowskiej między ulicą Czerwoną i ulicą Sieradzką. I decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego dla rozbudowy targowiska na Placu Niepodległości tzw. Górniaka. Na podstawie posiadanych przeze mnie informacji jestem w stanie powiedzieć, że takie decyzje były wydawane. Oczywiście nie każda z tych decyzji zamieniła się w pozwolenie na budowę, a następnie w projekt budowlany".

Wobec braku innych pytań przystąpiono do zgłaszania **opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, radny p. Jerzy Loba powiedział, że Komisja zaopiniowała wszystkie przedmiotowe projekty uchwał pozytywnie.

Wobec braku opinii innych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie w pierwszej kolejności projekt uchwały opisany w druku nr 182/2008.

Przy **29** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/779/08** w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Zachodniej, Ogrodowej, Północnej, Wschodniej, Prezydenta Gabriela Narutowicza, Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima i Piotrkowskiej oraz alei Adama Mickiewicza i Tadeusza Kościuszki, która stanowi **załącznik nr 44** do protokołu.

W dalszej kolejności **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 183/2008.

Przy **30** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/780/08** w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Henryka Sienkiewicza, Brzeźnej, Piotrkowskiej, Czerwonej, Wólczańskiej i Radwańskiej oraz alei: Tadeusza Kościuszki, Adama Mickiewicza i Marszałka Józefa Piłsudskiego, która stanowi **załącznik nr 45** do protokołu.

W dalszej kolejności **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 184/2008.

Przy **30** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/781/08** w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Stanisława Przybyszewskiego, Kruczej, Zarzewskiej, Łomżyńskiej, gen. Jarosława Dąbrowskiego, Rzgowskiej, Bednarskiej, Wólczańskiej, Sieradzkiej i Piotrkowskiej oraz placu Reymonta, która stanowi **załącznik nr 46** do protokołu.

Ad pkt 25 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonego w rejonie: ul. Maratońska, tory PKP, północna granica miasta, granica Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Nowy Józefów-Srebrna" - druk Nr 196/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta sprawę zreferował **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Przedmiotowy projekt uchwały kończy procedurę sporządzania planu przestrzennego dla fragmentu Miasta położonego między Osiedlem Smulsko, a Grupową Oczyszczalnią Ścieków. Podstawowym celem planu było wyznaczenie terenów zabudowy produkcyjnej magazynów i składów zabudowy usługowo - produkcyjnej oraz zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej, szczególnie na południe od ulicy Maratońskiej. Plan obejmuje 312 hektarów, a nowych terenów zabudowy produkcyjnej wyznaczono 50 hektarów, a terenów zabudowy usługowo produkcyjnej 38 hektarów. Projekt uchwały zawiera tekst ustaleń planu wraz z załącznikami. Załącznik numer 1 jest to rysunek planu. Informacja o sposobie rozpatrzenia uwag złożonych do planu to załącznik numer 2 oraz rozstrzygnięcie o sposobie realizacji zadań własnych Gminy w zakresie infrastruktury technicznej. Zawartość i konstrukcja uchwały wynika z wymogów ustawowych. W toku procedury po opracowaniu projektu planu i zebraniu uzgodnień wykładany był projekt do publicznego wglądu w lutym 2008 r. Odbyła się publiczna dyskusja przewidziana ustawą. W wyznaczonym terminie do 21 marca wpłynęło 19 uwag. W wyniku rozpatrzenia uwag, uwzględniono 7 w całości, 2 w części i 10 uwag nie uwzględniono. Po wprowadzeniu zmian w projekcie planu, wynikających z uwzględnienia uwag ponowione zostały uzgodnienia. Po uzyskaniu uzgodnień, zgodnie z art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Prezydent Miasta, jako sporządzający przedstawia Radzie Miejskiej projekt planu wraz z listą nieuwzględnionych uwag. Te uwagi dotyczą dróg wewnętrznych, czyli braku zgody na przeprowadzenie dróg wewnętrznych po terenach prywatnych, chęci zlokalizowania zabudowy mieszkaniowej na terenach przeznaczonych na przemysł, a także podniesienia intensywności zabudowy".

Następnie przystąpiono do **fazy pytań.**

Radna p. Barbara Masłowska zapytała: „Dlaczego uwagi 10 osób nie zostały uwzględnione? W załączniku mamy uwagi określone przez te osoby?".

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Jeśli spojrzymy na załącznik nr 2 „Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego", to cały załącznik dotyczy wyszczególnienia tych uwag, podania czego dotyczyły oraz ich wyjaśnienia. Każda nieuwzględniona uwaga jest przedstawiona wraz z uzasadnieniem i prośbą o podtrzymanie uzasadnienia. Część uwag, które uwzględnił Prezydent Miasta, jako sporządzający plan wywołała zmiany w projekcie planu, które zostały dokonane. Natomiast te uwagi kolidowały z podstawowymi założeniami planu".

Radny p. Krzysztof Stasiak zapytał: „Czy jest już ostatecznie znany przebieg trasy S-14?".

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Trasa S-14 była na granicy planu. Nie ma ostatecznego przebiegu trasy S-14. Natomiast zakratkowany przebieg jest zgodny ze studium obowiązującym. Mamy obowiązek go pokazać. W całości przebiega poza terenem, który objęty jest miejscowym planem. Przebieg ten jest w 90% poza planem. W dwóch miejscach styka się, gdzie proponowaliśmy zieleń publiczną, aby rezerwować teren na ewentualny przebieg".

Radny p. Krzysztof Stasiak zapytał: „Dlaczego w niektórych miejscach, gdzie planowany jest przebieg trasy S-14 są planowane tereny zielone? Chodzi mi o części 47ZP, 5ZP, 2ZP, 33ZP?".

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Musi być podstawa do uznania terenu, jako zieleń publiczną, czyli rezerwacji terenu i niedopuszczenia do zabudowy w przypadku, gdyby trasa S-14 jednak tam była zlokalizowana".

Radny p. Krzysztof Stasiak zapytał: „Dlaczego tereny pomiędzy ul. Sanitariuszek i Maratońską przeznaczone są pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną z usługami, gdy poprzednio były to tereny wolne od zabudowy? Jest to teren, w którym koncentrują się niekorzystne zjawiska, takie jak: bliskość lotniska, przebieg torów kolejowych, kompostownia oraz planowana droga S-14. Czy w ten sposób nie fundujemy sobie kolejnego źródła konfliktów z mieszkańcami?".

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Z dyskusji publicznej oraz z wywiadów w czasie prowadzenia inwentaryzacji takie były ogólne oczekiwania. Właściciele wnioskowali o te tereny, aby je przeznaczyć pod zabudowę mieszkaniową. Są świadomi bliskości wyżej wymienionej infrastruktury".

Radny p. Krzysztof Stasiak zapytał: „Nie obawiają się Państwo, że będzie to przyczyna protestów przy ewentualnym trasowaniu drogi S-14?".

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Bezpośrednio tereny te nie dotykają części, gdzie ma przebiegać trasa S-14. Nie jest też tak, że wytyczamy nowe kierunki zabudowy, lecz raczej sankcjonujemy stan rzeczywisty. Te nowe są w części wschodniej, natomiast w części zachodniej sankcjonujemy istniejący stan".

Radny p. Krzysztof Stasiak zapytał: „Jakie są przyczyny utrzymania przedłużenia ul. Popiełuszki po drugiej stronie ul. Maratońskiej do torów PKP? Chodzi o teren 3KDG2/2”.

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Cały czas pozostaje to trasa ul. Kaczeńcowej. Granice mamy tylko do torów PKP. Spięcie i przejście ponad torami będzie docelowe”.

Radny p. Krzysztof Stasiak zapytał: „Jaki będzie szacowany koszt przekazania z budżetu Miasta środków na wykup gruntów potrzebnych do budowy nowych ulic i poszerzania istniejących ulic?”.

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Informacja w postaci 3 załącznika jest w układzie rzeczowym. Wskazujemy, jakie elementy winne być wykonane. Niezależnie od tego zawsze jest szacunek podawany w układzie rzeczowym tzn. ile kilometrów kanalizacji deszczowej, sanitarnej, ile sieci wodociągowej. Z analizy wzrostu wartości i skutków finansowych szacujemy, że koszty będą się kształtowały następująco: zwiększenie wpływów to 24 000 000 zł, a koszty 63 000 000 zł. Różnica to około 39 000 000 zł”.

Radny p. Krzysztof Stasiak zapytał: „Dlaczego brak jest strefy ochronnej pomiędzy strefami 36P a 41MNU. Czy nie będzie to rodziło konfliktów?”.

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „W zamyśle cięższy przemysł miał być lokowany na północ od ul. Maratońskiej. Natomiast tereny na południu miały mieć charakter bardziej usługowo-przemysłowy. Faktycznie nie ma strefy, są linie zabudowy”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Mam wątpliwości, które wynikają z lektury załącznika nr 2 do projektu uchwały. Nie rozumiem kiedy i w jakim trybie Rada Miejska odniosła się do uwag. W moim przekonaniu dzisiaj dopiero Rada Miejska zajmie stanowisko odnośnie projektu i uwag”.

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Tak Pani Radna potwierdzam, że taka jest procedura uchwalenia, że Rada Miejska dostaje projekt wraz z listą nieuchwalonych uwag. Nie licząc wyłożenia planu do publicznego wglądu, Rada ma teraz okazję zapoznać się z nie uwzględnionymi uwagami”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Nie rozumiem dlaczego sugeruje się rozstrzygnięcie Radzie Miejskiej w stwierdzeniu, że: „Rada Miejska postanowiła nie uwzględnić uwag?”.

Odpowiedział **p. o. dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Krzysztof Bednarek,** który powiedział m.in.: „Dlatego, że jest to projekt uchwały. Zgodnie z ustawą wszystkie uwagi, które wpłynęły rozstrzyga sporządzający, czyli Prezydent Miasta. Uwzględnione uwagi wywołują konieczność zmian w planie i ponownych uzgodnień. Te nieuwzględnione są przekazywane wraz z projektem planu do Rady Miejskiej. Konstrukcja uchwały, że Rada Miejska potwierdza je jest warunkiem przyjęcia uchwały”.

Wobec braku innych pytań przystąpiono do zgłaszania **opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, radny p. Jerzy Loba powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowy projekty uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii innych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 196/2008.

Przy **26** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **2** głosach **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/782/08** w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonego w rejonie: ul. Maratońska, tory PKP, północna granica miasta, granica Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Nowy Józefów-Srebrna", która stanowi **załącznik nr 47** do protokołu.

Ad pkt 28 - Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie zasad gromadzenia dochodów na rachunku dochodów własnych jednostek budżetowych oświaty i wychowania oraz edukacyjnej opieki wychowawczej prowadzonych przez Miasto Łódź - druk Nr 204/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta projekt uchwały przedstawiła **zastępca dyrektora Wydziału Edukacji p. Dorota Szafran**, która powiedziała m.in.: „Zadaniem uchwały jest wprowadzenie zmian o charakterze formalnym. Z wykazu placówek zostały wyłączone Szkoła Podstawowa nr 187 i Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 16, które Państwa decyzją zostały zlikwidowane, a wpisany został Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 22".

Wobec braku pytań przystąpiono do zgłaszania **opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, radny p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały pozytywnie.

Przewodnicząca Komisji Edukacji, radna p. Elżbieta Królikowska-Kińska powiedziała, że Komisja zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały pozytywnie.

Wobec braku opinii innych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 204/2008.

Przy **26** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/783/08** w sprawie zasad gromadzenia dochodów na rachunku dochodów własnych jednostek budżetowych oświaty i wychowania oraz edukacyjnej opieki wychowawczej prowadzonych przez Miasto Łódź, która stanowi **załącznik nr 48** do protokołu.

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** zaproponował **łączne procedowanie punktów nr 29 i 30 porządku obrad**.

Propozycję powyższą poddał pod głosowanie.

Przy **27** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska przyjęła propozycję łącznego procedowania punktów nr 29 i 30 porządku obrad.

Ad pkt 29 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie wprowadzenia czasowego zakazu sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych na określonym obszarze Miasta Łodzi w celu zapewnienia porządku publicznego podczas meczów piłki nożnej Ekstraklasy rozgrywanych w rundzie jesiennej sezonu 2008/2009 na stadionie piłkarskim w Łodzi przy al. Unii Lubelskiej 2 - druk Nr 205/2008.

Ad pkt 30 - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie wprowadzenia czasowego zakazu sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych na określonym obszarze Miasta Łodzi w celu zapewnienia porządku publicznego podczas meczów piłki nożnej I Ligi rozgrywanych w rundzie jesiennej sezonu 2008/2009 na stadionie piłkarskim w Łodzi przy al. marsz. Józefa Piłsudskiego 138 - druk Nr 206/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta projekty uchwał przedstawiła **zastępca dyrektora Wydziału Edukacji p. Dorota Szafran**, która powiedziała m.in.: „Odniosę się do różnic, jakie są pomiędzy tymi dwoma projektami uchwał, a projektami, które Państwo zwykle uchwalaliście. Pierwsza różnica polega na tym, że zmieniony został obszar zakazu sprzedaży alkoholu w stosunku do obu projektów uchwał. Uwzględniając Państwa wnioski, które były wniesione na posiedzeniach Rady Miejskiej zostały wprowadzone dwie zasadnicze zmiany. Przy uchwale opisanej w druku nr 205/2008 dodatkowo został zapisany następujący fragment: „aleja ks. Biskupa Władysława Bandurskiego nr parzyste i nieparzyste na odcinku od ul. Janusza Kusocińskiego do ul. Maratońskiej". Zapis ten oznacza, że zakazem został objęty dom wielkopowierzchniowy Carrefour. W uchwale opisanej w druku nr 206/2008 został wprowadzony następujący zapis: „ul. Widzewska nr parzyste i nieparzyste na odcinku od ul. Nowogrodzkiej do skrzyżowania z ul. Wiejską i ul. św. Brata Alberta Chmielowskiego". Oznacza to, że zakazem objęty został dom wielkopowierzchniowy Tesco. Aby zmiany te zostały wprowadzone w uchwale przeprowadziłam konsultacje z jednostkami utrzymującymi porządek w Mieście. Policja i Straż Miejska opowiedziały się za poszerzeniem zakazu na supermarkety. Druga zmiana to fakt, że są dwie osobne uchwały. Związane jest to z przekazaniem nam kalendarza rozgrywek. W druku 206 kalendarz jest precyzyjny. Jest tam termin i godzina rozpoczęcia meczu. W druku 205 opis jest mniej precyzyjny. Z pisma, które otrzymaliśmy z Ekstraklasy S.A. wynikało, że mecze mogą rozgrywać się w jednym z 3 podanych terminów. Zapisany jest § 2, który mówi: „w przypadku zmiany przez Polski Związek Piłki Nożnej terminów, o których mowa, zobowiązuje się Prezydenta Miasta do podania na tablicach ogłoszeń w siedzibach delegatur i na stronie internetowej tej zmiany". Zmiany terminów meczów są bardzo często. Uchwały nie weszły na sesje dnia 27 sierpnia 2008 r. z uwagi na fakt, iż kalendarz rozgrywek z ŁKS otrzymaliśmy 1 września br.".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał: „Czy Pani jest w stanie dodać autopoprawkę w postaci wykreślenia z załączników pozycji pierwszej tj. terminów meczów przypadających w dniu 13 września 2008 r.? Uchwała nie wejdzie w życie przed 13 września br. Patrząc na zasady właściwej legislacji nie powinniśmy uchwalać, że zakazuje się czegoś, co się odbyło 10 dni temu".

Odpowiedzi udzieliła **zastępca dyrektora Wydziału Edukacji p. Dorota Szafran**, która powiedziała m.in.: „Robimy wszystko, aby uchwała weszła w życie przed 13 września. Zarezerwowane zostały numery w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego. Zgłoszoną poprawkę przyjmuję, jako autopoprawkę".

Wobec braku innych pytań przystąpiono do zgłaszania **opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, radny p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja nie procedowała przedmiotowych uchwał.

Przewodniczący Komisji Ładu Społeczno-Prawnego, radny p. Jarosław Berger powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowe projekty uchwał pozytywnie.

Przewodnicząca Komisji Edukacji, radna p. Elżbieta Królikowska-Kińska powiedziała, że Komisja zaopiniowała przedmiotowe projekty uchwał pozytywnie.

Wobec braku opinii innych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 205/2008.

Przy **27** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/784/08** w sprawie wprowadzenia czasowego zakazu sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych na określonym obszarze Miasta Łodzi w celu zapewnienia porządku publicznego podczas meczów piłki nożnej Ekstraklasy rozgrywanych w rundzie jesiennej sezonu 2008/2009 na stadionie piłkarskim w Łodzi przy al. Unii Lubelskiej 2, która stanowi **załącznik nr 49** do protokołu.

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 206/2008.

Przy **22** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/785/08** w sprawie wprowadzenia czasowego zakazu sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych na określonym obszarze Miasta Łodzi w celu zapewnienia porządku publicznego podczas meczów piłki nożnej I Ligi rozgrywanych w rundzie jesiennej sezonu 2008/2009 na stadionie piłkarskim w Łodzi przy al. marsz. Józefa Piłsudskiego 138, która stanowi **załącznik nr 50** do protokołu.

Ad pkt 30a - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zatwierdzenia projektu pn. „Przedszkolna edukacja wspierająca - bez ryzyka" w ramach Poddziałania 9.1.1 w ramach Priorytetu IX Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013 - druk nr 218/2008 r.

W imieniu Prezydenta Miasta projekt uchwały przedstawiła **zastępca dyrektora Wydziału Edukacji p. Dorota Szafran**, która powiedziała m.in.: „W dniu 4 września 2008 r. wpłynęło do Wydziału Edukacji pismo Marszałka Województwa Łódzkiego, które wskazuje na to, iż

wniosek zgłoszony w ramach działania 9.1 Wyrównywanie szans edukacyjnych i zapewnienie wysokiej jakości usług edukacyjnych świadczonych w systemie oświaty, Poddziałanie 9.1.1 zmniejszanie nierówności w stopniu upowszechniania edukacji przedszkolnej Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, a który nosi nazwę przedszkolna edukacja wspierająca bez ryzyka, został pozytywnie rozpatrzony. Kwota przyznana na ten program wynosi 694 941, 06 zł. Do tego działania musimy przedstawić uchwałę Rady Miejskiej, zatwierdzającą tenże projekt. Projekt przygotowało Przedszkole nr 40. Zadaniem projektu jest podniesienie wymogów i standardów edukacyjnych, dostosowanie oferty przedszkola do potrzeb dzieci z problemami rozwojowymi, przede wszystkim z wadami wymowy oraz podniesienie jakości przebywania dzieci i kształcenia w tym przedszkolu. Całkowita wartość projektu, czyli powiększona o nasz wkład, w wysokości 21493,02 zł wynosi 716434,08 zł. Podjęcie uchwały umożliwi wniesienie ostatecznego wniosku do Urzędu Marszałkowskiego i uzyskanie środków. Projekt nie był opiniowany przez Komisję Edukacji. Termin wynoszący 14 dni zmusza nas do szybkiego działania".

Wobec braku pytań, opinii komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 218/2008.

Przy **21** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **2** głosach**„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/786/08** w sprawie zatwierdzenia projektu pn. „Przedszkolna edukacja wspierająca - bez ryzyka" w ramach Poddziałania 9.1.1 w ramach Priorytetu IX Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013, która stanowi **załącznik nr 51** do protokołu.

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** zaproponował łączne procedowanie punktów nr 31 i 32 porządku obrad.

Propozycję powyższą poddał pod głosowanie.

Przy **26** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska przyjęła propozycję łącznego procedowania punktów nr 31 i 32 porządku obrad.

Ad pkt 31 - Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie aktu założycielskiego Technikum dla Dorosłych w Centrum Kształcenia Ustawicznego w Łodzi przy ul. Ludomira Różyckiego 5 i nadania statutu - druk Nr 207/2008.

Ad pkt 32 - Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie aktu założycielskiego Technikum Uzupełniającego dla Dorosłych w Centrum Kształcenia Ustawicznego w Łodzi przy ul. Ludomira Różyckiego 5 i nadania statutu – druk Nr 208/2008.

W imieniu Prezydenta Miasta projekty uchwał przedstawiła **zastępca dyrektora Wydziału Edukacji p. Dorota Szafran**, która powiedziała m.in.: „Uchwały mają na celu aktualizację

klasyfikacji budżetowej. Podczas podejmowania uchwały został popełniony błąd. Obecnie jest wpisana prawidłowa klasyfikacja budżetowa".

Wobec braku pytań przystąpiono do zgłaszania **opinii komisji.**

Przewodniczący Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, radny p. Jerzy Balcerek powiedział, że Komisja zaopiniowała przedmiotowe projekty uchwał pozytywnie.

Przewodnicząca Komisji Edukacji, radna p. Elżbieta Królikowska-Kińska powiedziała, że Komisja zaopiniowała przedmiotowe projekty uchwał pozytywnie.

Wobec braku opinii pozostałych komisji, stanowisk klubowych, zgłoszeń do dyskusji indywidualnej oraz do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 207/2008.

Przy **27** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/787/08** w sprawie aktu założycielskiego Technikum dla Dorosłych w Centrum Kształcenia Ustawicznego w Łodzi przy ul. Ludomira Różyckiego 5 i nadania statutu, która stanowi **załącznik nr 52** do protokołu.

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku nr 208/2008.

Przy **26** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/788/08** w sprawie aktu założycielskiego Technikum Uzupełniającego dla Dorosłych w Centrum Kształcenia Ustawicznego w Łodzi przy ul. Ludomira Różyckiego 5 i nadania statutu, która stanowi **załącznik nr 53** do protokołu.

Następnie prowadzenie obrad przejął **wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak.**

Ad pkt 32a - Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie stanowiska Rady Miejskiej w Łodzi dotyczącego pisma Zarządu Powiatu Zgierskiego – druk BRM nr 131/2008.

Sprawę zreferował **projektodawca, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak**, który powiedział: „W dniu 19 sierpnia 2008 r. do Rady Miejskiej wpłynęło pismo Zarządu Powiatu Zgierskiego. Jest to skarga na Zakład Drogownictwa i Inżynierii na sposób wykonywania przez niego umowy, której przedmiotem była realizacja zadania: „Przebudowa chodnika w drodze powiatowej Nr 5128 E – ul. Narutowicza w m. Sokolniki, gm. Ozorków". Z przyczyn wskazanych w uzasadnieniu, wynika, że Rada Miejska w Łodzi nie jest właściwa do rozpatrzenia skargi na działalność spółki prawa handlowego – „Zakładu Drogownictwa i Inżynierii" Sp. z o. o. W związku z tym proszę o przyjęcie przedmiotowego projektu uchwały".

Wobec braku pytań, opinii komisji, stanowisk klubowych oraz zgłoszeń do dyskusji indywidualnej, wniosków do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady**, **wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku BRM nr 131/2008.

Przy **23** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/789/08** w sprawie stanowiska Rady Miejskiej w Łodzi dotyczącego pisma Zarządu Powiatu Zgierskiego, która stanowi **załącznik nr 54** do protokołu.

Ad pkt 33 – Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie powołania Komisji Promocji Miasta i Współpracy Zagranicznej Rady Miejskiej w Łodzi - druk BRM nr 118/2007.

Sprawę zreferował **projektodawca, przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak,** który powiedział: „Dwa tygodnie temu, na poprzedniej sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 27 sierpnia br. przedmiotowy projekt uchwały był procedowany. Rada Miejska stwierdziła, że zbyt duża liczba radnych zgłosiła chęć pracy w Komisji i projekt uchwały został odesłany do Komisji Statutowej. Na posiedzeniu konwentu klubów ustalono, że skład osobowy Komisji będzie następujący: p. Anna Adamska-Makowska, p. Jerzy Balcerek, p. Jarosław Berger, p. Marcin Bugajski, p. Bartosz Domaszewicz, p. John Abraham Godson, p. Bożenna Jędrzejczak, p. Dariusz Joński, p. Michał Król, p. Jerzy Loba, p. Ilona Orczykowska, p. Rafał Reszpondek, p. Tomasz Sadzyński, p. Krzysztof Stasiak, p. Sebastian Tylman, p. Sławomir Worach oraz p. Patrycja Wójcik. Ponadto w projekcie uchwały zobowiązuje się Komisję Promocji Miasta i Współpracy Zagranicznej do przedstawienia Radzie Miejskiej w Łodzi projektu uchwały w sprawie określenia przedmiotu działania Komisji w terminie 1 miesiąca od dnia podjęcia niniejszej uchwały".

Wobec braku pytań, opinii komisji, stanowisk klubowych przystąpiono do **dyskusji indywidualnej.**

Radny p. Marian Papis powiedział: „Chciałem zapytać przewodniczącego Rady Miejskiej p. Tomasza Kacprzaka jakie były przeszkody przy propozycji radnego p. M. Rakowskiego, żeby konwent lub kluby zdecydowały i desygnowały do pracy po dwóch radnych? Chodziło przecież o to, żeby wspomniana Komisja nie była zbyt liczna i miała w swym składzie 8-10 radnych. Przy mniejszym składzie osobowym lepiej by się pracowało. Oczywiście może być 17 radnych, ale to trochę wypacza sens odłożenia projektu uchwały do zastanowienia się".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział: „Takie były konsultacje między klubami. Tylu jest chętnych. Żadnemu radnemu nie można zabronić pracy w komisji Rady Miejskiej".

Wobec braku innych głosów w dyskusji indywidualnej oraz wniosków do Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druk BRM nr 118/2008.

Przy **24** głosach **„za", braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **1** głosie **„wstrzymującym się"** Rada Miejska podjęła uchwałę **Nr XXXIX/790/08** w sprawie powołania Komisji Promocji Miasta i Współpracy Zagranicznej Rady Miejskiej w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 55** do protokołu.

Ad pkt 34 – Zapytania i wolne wnioski.

Radna p. Anna Lucińska zaapelowała i poprosiła radnych o wzięcie udziału w dniu 12 września br. w wyprawie i odwiedzenie „Zielonych skarbów Łodzi" – miejsc cennych dla łodzian – unikatowych zarówno pod względem przyrodniczym, jak i krajobrazowym. Autokar zostanie podstawiony na parkingu przy placu Komuny Paryskiej o godz. 10,00.

Radny p. Dariusz Joński powiedział: „Czy przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak posiada wiedzę, czym są dwa ciała obce na sali obrad? Chodzi o dwie czarne kule zawieszone w dwóch rogach sali obrad. Czy są to lampy ultrafioletowe? Zastanawiamy się od dwóch posiedzeń sesji i nie przypominamy sobie, aby na koszt Urzędu Miasta Łodzi były montowane owe kule".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak odpowiedział: „Wydaje mi się, że są to kamery, jak monitoring na ulicach. Dość dokładne. Rozumiem, że są to kamery „szperacze". Zapytam Prezydenta Miasta, dlaczego na sali obrad są kamery. Nie byłem informowany o tym, że są zamontowane na sali obrad urządzenia szpiegujące".

Radny p. Jarosław Berger powiedział: „Jest to poważna sprawa. Jeśli nie są to lampy ultrafioletowe albo odstraszające owady, a są to kamery, które mają przewody, które biegną w jakieś określone miejsce, to w ramach zapytań prosimy Pana Przewodniczącego o wyjaśnienie co to jest, po co to jest i kto za tym stoi?".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak odpowiedział: „Jak otrzymam informację od Prezydenta Miasta, po co są kamery, gdzie biegną kable i kto ogląda obraz z kamer oraz jaki był koszt instalacji urządzeń, to Państwo Radni otrzymają odpowiedź na swoje zapytanie".

Ad pkt 35 - Zamknięcie sesji.

Wobec wyczerpania porządku obrad **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak** zamknął XXXIX sesję Rady Miejskiej o godzinie 21.30.

Protokół sporządził Zespół ds. Obsługi Rady Miejskiej w Łodzi.