Protokół Nr XXIII/11
z XXIII/nadzwyczajnej/ sesji Rady Miejskiej w Łodzi
odbytej w dniu 28 września 2011 r.

I. Stan Rady w dniu 28 września br.:

43 radnych, obecnych – 41 radnych, nieobecnych – 2 radnych nieusprawiedliwionych

II. Radni nieobecni w dniu 28 września br.:

1/ p. Piotr Adamczyk,
2/ p. Andrzej Kaczorowski.

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

III. Obrady rozpoczęły się o godz. 17,25.

IV. Ustalenia

Otwarcia obrad XXIII /nadzwyczajnej/ sesji Rady Miejskiej w Łodzi, zwołanej na wniosek grupy 11 radnych w trybie art. 20 ust. 3 o samorządzie gminnym dokonał **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak.** Treść wniosku stanowi **załącznik nr 2** do protokołu**.** W dalszej kolejności powitał radnych i zaproszonych gości uczestniczących w obradach.

Następnie poinformował, że zgodnie z podpisami na liście obecności na sali obrad obecnych jest 27 radnych i Rada Miejska może podejmować stosowne uchwały.

Ad pkt 2 - Wyznaczenie sekretarzy obrad.

Prowadzący obrady na **sekretarzy obrad** wyznaczył następujących radnych:
1) p. Jarosława Bergera,
2) p. Pawła Bliźniuka.

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.

Ad pkt 3 Komunikaty organizacyjne.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak poinformował, że po zakończeniu sesji nadzwyczajnej, będzie kontynuowana XXII sesja Rady Miejskiej w Łodzi. Po zakończeniu sesji odbędą się spotkania przedsesyjne, przed sesją zaplanowaną na 5 października 2011 r.

Ad pkt 4 – Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.

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 radny p. Mateusz Walasek zgłosił kandydaturę **radnej p. Magdaleny Parulskiej.**

Przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości radny p. Marek Michalik zgłosił kandydaturę **radnej p. Bożenny Jędrzejczak.**

Wiceprzewodniczący Klubu Radnych SLD radny p. Tomasz Trela zgłosił kandydaturę **radnego p. Piotra Borsa**.

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 **31** głosach **„za”**, **braku** głosów **„przeciwnych”** oraz **braku** głosów **„wstrzymujących się”** Rada Miejska powołała Komisję Uchwał i Wniosków w składzie:

- **p. Magdalena Parulska,**
- **p. Bożenna Jędrzejczak,**
- **p. Piotr Bors.**

Wydruk z głosowania elektronicznego stanowi **załącznik nr 3** do protokołu.

Ad pkt 5 - Sprawozdania z wykonania uchwał Rady Miejskiej i z działalności Prezydenta Miasta Łodzi w okresie między sesjami.

Sprawozdanie z wykonania uchwał Rady Miejskiej podjętych podczas XXI sesji Rady Miejskiej, odbytej w dniu 14 września 2011 r. przedstawiła **sekretarz Miasta p. Barbara Mrozowska – Nieradko**. Szczegółowa treść sprawozdania stanowi **załącznik nr 4** do protokołu.

Sprawozdanie z działalności Prezydenta Miasta Łodzi w okresie między sesjami przedstawiła **prezydent Miasta p. Hanna Zdanowska**. Szczegółowa treść sprawozdania stanowi **załącznik nr 5** do protokołu.

Ad pkt 6 - Sprawozdanie z działalności Przewodniczącego Rady Miejskiej w okresie między sesjami.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak poinformował, że w związku ze zbyt krótkim czasem pomiędzy sesjami nie podjął działań związanych z wykonywaniem swojej funkcji.

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej** ogłosił symboliczną przerwę obiadową.

Po przerwie obrady wznowił **przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak**.

Ad pkt 7 - Informacje o trybie i sposobie załatwienia interpelacji i zapytań radnych (po przerwie obiadowej).

Informację o trybie i sposobie załatwienia interpelacji zgłoszonych w dniach od 12 do 28 września 2011 r. przedstawiła sekretarz Miasta p. Barbara Mrozowska - Nieradko. Szczegółowa treść sprawozdania stanowi **załącznik nr 6** do protokołu**.**

Następnie **prowadzący obrady, przewodniczący Rady Miejskiej** poinformował, że zgodnie z treścią § 32 ust. 5 Regulaminu Pracy Rady Miejskiej w Łodzi „radny, który uzna odpowiedź na swoją interpelację za niewystarczającą, może zażądać dyskusji nad sposobem załatwienia interpelacji. Dyskusja odbywa się bezpośrednio po informacji Prezydenta o odpowiedziach na złożone interpelacje”.

Nikt nie wyraził woli zabrania głosu.

Ad pkt 8 - Interpelacje i zapytania pisemne (po przerwie obiadowej).

Nikt nie złożył interpelacji.

Ad pkt 9 - Informacja Prezydenta Miasta Łodzi dotycząca daty rozpoczęcia i etapy realizacji inwestycji w ulicy Łagiewnickiej.

Informację Prezydenta Miasta Łodzi dotyczącą daty rozpoczęcia i etapów realizacji inwestycji w ulicy Łagiewnickiej przedstawił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „W drodze postępowania przetargowego, realizowanego w tym roku, udało się wyłonić ofertę konsorcjum Skanska oddział Warszawa i Skanska SA Republika Czeska. Informację o wyborze oferty ogłoszono 19 września 2011 r. W dniu 29 września upływa termin na składanie odwołań przez innych uczestników przetargu. Jeśli nie będzie przeszkód to planowany termin podpisania umowy z konsorcjum jest 30 września 2011 r. W związku z tym planowany termin rozpoczęcia robót to 10 października 2011 r., a termin zakończenia robót 31 października 2012 r., zgodnie z przygotowaną umową. Wartość robót wg przyjętej oferty wyniesie 26.114.908,69 zł. Po podpisaniu umowy, jeżeli nic się nie zmieni wykonawca przedstawi do akceptacji harmonogram rzeczowo – finansowy z podaniem zakresu przewidywanego do realizacji na rok 2011 – 2012. W zakresie robót na ul. Łagiewnickiej i ul. Dolnej, bo tak to zadanie się nazywa, ul. Łagiewnicka zostanie przebudowana na odcinku 950 m, torowisko plus jezdnia. Natomiast torowisko w ul. Dolnej na odcinku 400 m. Na ul. Łagiewnickiej zostanie wymieniona nawierzchnia i będzie składała się z kilku warstw, patrząc od najgłębszej: sterylizacja cementowa 18 cm, podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego o grubości 20 cm, podbudowa zasadnicza betonowo – asfaltowa o grubości 11 cm, warstwa wiążąca, betonowo – asfaltowa o grubości 8 cm, warstwa ścieralna SMA tzw. cicha o grubości 4 cm. Razem wymiana warstwy od podbudowy do nawierzchni to 61 cm. Odnowiony zostanie ponadto pas drogowy. Zostaną wybudowane 3 nowe sygnalizacje świetlne na skrzyżowanych: Łagiewnicka/Dolna, Łagiewnicka/Kowalska, Łagiewnicka/Tokarzewskiego. W ul. Dolnej zostało zaprojektowane tzw. zielone torowisko, w ul. Łagiewnickiej powstanie torowisko na podbudowie betonowej, takie samo jak na ul. Limanowskiego. Powstaną wspólne przystanki autobusowo – tramwajowe. Podobnie, jak istniejące na ul. Narutowicza. W ramach tego zadania zostanie przebudowany wodociąg we współpracy oczywiście z ŁSI oraz sieć ciepłownicza. W chwili obecnej nie ma zagrożeń w realizacji tego zadania”.

Następnie **przystąpiono do fazy pytań:**

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Od kiedy dysponujecie całością dokumentacji na ul. Łagiewnickiej”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Dokumentacja została opracowana i odebrana w roku ubiegłym. W kwietniu 2011 r. otrzymaliśmy decyzję ZRID”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Kiedy ogłoszony został przetarg”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Przetarg został ogłoszony w czerwcu 2011 r.”

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czy to przyczyny techniczne spowodowały, że ten przetarg był ogłoszony dopiero w czerwcu, a nie w kwietniu, kiedy otrzymaliśmy dokumentację”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Pod koniec kwietnia otrzymaliśmy decyzję ZRID. Ponieważ postępowanie przetargowe prowadziliśmy wspólnie z ŁSI, to zmiany organizacyjne w ŁSI, a konkretnie powołanie Rady Nadzorczej i konieczność podjęcia przez nią uchwały, spowodowała, że postępowanie mogło być ogłoszone dopiero w czerwcu. Ale był to początek czerwca. Na pewno zada Pan pytanie, dlaczego postępowanie trwało tak długo? Otóż na etapie prowadzonego postępowania wpłynęło ponad 270 pytań od wykonawców, a wiecie Państwo, że one zawsze wpływają w ostatnim dniu, kiedy te pytania można składać. Następnie, jak stanowi ustawa o zamówieniach publicznych oferenci zostali wezwani do uzupełnień, wyjaśnień. Jest to procedura długotrwała. Jest to postępowanie ogłaszane w biuletynie zamówień publicznych UE i z tego powodu dopiero umowę możemy podpisać, jeżeli oczywiście nie będzie do jutra odwołań, w piątek 30 września 2011 r.”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czy może Pani potwierdzić lub zaprzeczyć, że ta kwota która jest przewidziana na remont ul. Łagiewnickiej była przedmiotem obrad Rady Miejskiej w styczniu 2011 r. przy uchwalaniu uchwały budżetowej”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Kwota była zabezpieczona jako zadanie”.

Radny p. Władysław Skwarka powiedział: „To zadanie było zabezpieczone, kwota była, dokumentacja była w tamtym roku”.

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Przebudowa ul. Łagiewnickiej biorąc pod uwagę zakres prowadzonych prac, czyli to, o czym mówił Pan Dyrektor zawsze była zakładana, jako realizacja w trybie dwuletnim. W WPF środki zabezpieczone na realizację tego zadania są. Modernizacja infrastruktury tramwajowej faza II na 2011 i 2012 r.. Kosztorys inwestorski przewidywał, że będzie to kwota w wysokości 35.000.000 zł. Najlepsza oferta opiewa na niespełna 27.000.000 zł”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czy całkowicie będzie wyłączona z ruchu ulica już na tą zimę”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Wiadomą rzeczą jest, że tak naprawdę dopiero z chwilą podpisania umowy możemy rozmawiać z wykonawcą na temat organizacji ruchu na placu budowy. To wykonawca przedstawia projekt tymczasowej organizacji ruchu, który oczywiście jest zatwierdzany przez ZDiT. Bez wątpienia będziemy czynili starania, żeby to spowodowało jak najmniejsze utrudnienia dla mieszkańców, ale oczywiście w żadnym stopniu nie możemy założyć, że torowisko tramwajowe na okres zimy nie będzie wyłączone”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czyli tramwaj będzie jeździł”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Nie możemy wykluczyć, że torowisko na okres zimy będzie wyłączone z ruchu. Natomiast nie potrafię w chwili obecnej bez uzgodnienia z wykonawcą powiedzieć czy w tym czasie ul. Dolną i ul. Łagiewnicką nie będzie się mógł odbywać ruchu komunikacją zastępczą”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czyli mieliśmy dokumentację w tamtym roku. Pieniądze na początku tego roku. Umowa będzie podpisana pod koniec września, czyli od października wykonawca będzie mógł wejść”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Posiadanie dokumentacji technicznej bez decyzji uprawniających do rozpoczęcia robót budowlanych, jest tak naprawdę posiadaniem tylko i wyłącznie dokumentacji technicznej. Decyzja ZRID została wydana w ostatnich dniach kwietnia”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Uważam, że ogłoszenie przetargu w czerwcu to za późno było. Zastanawia mnie jeden fakt. Ulica może ma pecha, albo ja mam pecha, bo za ul. Warszawską w kierunku Radogoszcza, jest to nowowybudowany odcinek ul. Łagiewnickiej zamknęliście jeden pas ruchu. Czy jest to usuwanie usterek przez wykonawcę, który tam robił czy remontujecie od nowa”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Tam nie są prowadzone prace przez ZDiT, tylko przez gestorów. Nie potrafię Panu powiedzieć w tej chwili jakiego. Nie jest to przebudowa ZDiT, ani przebudowa miasta”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Z tego, co mi wiadomo to ZDiT wydaje zgodę na zajęcie pasa drogowego i wiadomo z jakiej przyczyny. Ja tam widzę kilka dziur. Jest zajęty jeden cały pas, co uniemożliwia skutecznie sprawne poruszanie się w tamtym kierunku. Myślałem, że to jest jakaś naprawa usterek w świeżo oddanej ulicy”.

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „O ile pamięć mnie nie myli ten odcinek ul. Łagiewnickiej był wykonywany ok. roku 2003, także to nie może być naprawianie usterek, albowiem gwarancja na te roboty już dawno minęła. Natomiast nie są to na pewno prace prowadzone przez ZDiT. Ale oczywiście mogę przekazać szczegółową informację, przez kogo one są prowadzone. Mamy niestety taką sytuację, że bardzo dużo uzbrojenia podziemnego znajduje się w pasie drogowym, a to uzbrojenie jest awaryjne. Zresztą ZDiT nie ma takiej możliwości, żeby zgody na zajęcie pasa drogowego nie wydawać. Przekażę Panu szczegółowe informacje. To nie są prace ZDiT i nie mamy możliwości odmówić wydania decyzji o zajęcie pasa drogowego, jeżeli o to wystąpi gestor i zrobi to zgodnie z przepisami”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Rozumiem, czyli przy budowie nie wystąpił, bo nie chciał wymieniać czegoś, a teraz wymienia na jego koszt oczywiście”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Nawierzchnia zawsze jest odtwarzana na koszt tego, który zajął ten pas drogowy”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Pan Dyrektor poinformował, że ta inwestycja będzie przeprowadzana od 10 października 2011 r. do 31 października 2012 r., czyli rozpocznie się niebawem. A jak będzie wyglądała zmiana układu komunikacyjnego i kiedy o tej zmianie będą poinformowani mieszkańcy, bo oni z tej komunikacji korzystają”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Przed sekundą wyjaśniałam tą sytuację Panu Radnemu. Projekt tymczasowej organizacji ruchu, a tym samym zmian dotyczących komunikacji publicznej, wyłączenia ruchu tramwajowego czy na całą zimę nie potrafię powiedzieć, bo być może będziemy mieli taką sytuację, że firma Skanska przebuduje w okresie jesieni torowisko w ul. Dolnej. Na zimę tramwaje z powrotem pojadą i kolejne prace rozpoczną się wiosną. Dzisiaj są to tak naprawdę dywagacje. Jeżeli mamy rozmawiać na temat organizacji ruchu, to musimy rozmawiać z wykonawcą, z którym będziemy mieli podpisaną umowę, a umowa będzie podpisana w piątek”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Słyszałam, co Pani mówiła, Panu Radnemu, bo nie jestem głucha. Tylko pytam o to, bo 10 października rozpocznie się ta inwestycja, to jest niebawem i kiedy zamierzacie Państwo poinformować mieszkańców o zmianie trasy komunikacji miejskiej, bo myślę, że mieszkańcy powinni mieć także czas na zapoznanie się z nowym rozkładem jazdy. Nie można tego robić w tym dniu, w którym Państwo rozpoczniecie inwestycję. Myślę, że to powinno być znacznie wcześniej zrobione”.

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Pan Dyrektor poinformował, że w dniu 10 października zostanie przekazany plac budowy, zgodnie z warunkami określonymi w umowie. To nie oznacza, że dnia 10 października zostanie wyłączony ruch tramwajowy. Oznacza to mniej więcej tyle, że jeżeli 30 września podpiszemy umowę, to w poniedziałek, albo we wtorek spotykamy się z wykonawcą i będziemy z nim uzgadniali projekt tymczasowej organizacji ruchu. Będzie to uzgadniał ZDiT, MPK i Policja. W momencie, kiedy ten projekt będzie uzgodniony poinformujemy o tym niezwłocznie mieszkańców i zapewniamy, że mieszkańcy zostaną o tym poinformowani z odpowiednim wyprzedzeniem. Dzisiaj nie jesteśmy w stanie takich informacji podać.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „A z jakim wyprzedzeniem poinformujecie Państwo mieszkańców, bo to też jest istotne”?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Myślę Pani Radna, że od jakiegoś czasu utarło się, że przynamniej z tygodniowym wyprzedzeniem są montowane tablice informujące o zmianie organizacji ruchu. Są dawane ogłoszenia, a same zmiany organizacji ruchu są wprowadzane z piątku na sobotę. Powtarzam, jest to rzecz utarta od przynajmniej roku i nadal przez nas kontynuowana”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Nie dowiedzieliśmy się czy na czas remontu na ul. Łagiewnickiej będzie ruch zamknięty, czy będzie funkcjonował w jakiejś części? czy

będzie jeździł jakiś autobus zastępczy? Przy ul. Łagiewnickiej jest wiele sklepów i wielu handlowców, którzy martwią się o to czy będą mogli prowadzić swoją działalność gospodarczą i dobrze było by, żeby również byli poinformowani, jakie miasto ma plany, czy rzeczywiście będzie dostęp do ich sklepów? Jeżeli nie będzie dostępu to czy mogą spodziewać się jakichś ulg, jeśli chodzi o podatki, które systematycznie płacą"?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Zawsze, jak jest przebudowywany układ drogowy i dotyczy to ścisłego centrum, to również osoby prowadzące działalność gospodarczą przy tych ulicach mają utrudnienia. Zawsze zmiany wprowadzone są w ten sposób, że nie dotyczy to wjazdów gospodarczych. Oczywiście pewne utrudnienia, na jakimś odcinku mogą być, ale nie tak, żeby nie było dojazdu. To są utrudnienia, co najwyżej jednodniowe i o tym poszczególni właściciele nieruchomości są informowani. Chociażby przy obecnie prowadzonej przebudowie ul. Limanowskiego, wzdłuż ulicy są zlokalizowane sklepy i funkcjonują one poprawnie. Nie mają problemów z dostawą towarów. Jeśli chodzi o ulgi, to ZDiT nie udziela żadnych ulg osobom, prowadzącym działalność przy drogach publicznych".

Radna p. Bożenna Jędrzejczak powiedziała m.in.: „W związku z ograniczeniem komunikacji zawsze bywa tak, że jest znacznie mniejszy dostęp klientów do sklepów i trzeba się liczyć z tym, że obroty właścicieli tych sklepów czy punktów usługowych będą znacznie mniejsze. Ponieważ remont będzie trwał co najmniej rok, jest to okres bardzo trudny dla osób prowadzących działalność gospodarczą i może wiązać się w ogóle z zaprzestaniem prowadzenia działalności z powodu utraty zysków. Więc powinno się przewidzieć sytuację, w której przewiduje się ulgi w czynszach czy w innej formie, dla osób prowadzących tę działalność na ul. Łagiewnickiej w czasie remontu".

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Jest to inwestycja celu publicznego. Rozumiem, że wszyscy od dość długiego czasu oczekiwaliśmy przebudowy ul. Łagiewnickiej i niestety biorąc pod uwagę, jak wykonuje się roboty drogowe, muszą być utrudnienia w ruchu i z tym, niestety trzeba się liczyć. Natomiast oczywiście nie zmienia to faktu, że prowadzący działalność mogą występować do Miasta, jeżeli udowodnią, iż na skutek prowadzonej inwestycji ponieśli określone straty. Jeżeli to udowodnią, to ja nie potrafię powiedzieć, jak do tego ustosunkuje się miasto. Na pewno nie można wykorzystywać przebudowy drogi do tego, że obroty w sklepach spadną".

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Czy zmieni się szerokość jezdni, ponieważ ul. Łagiewnicka jest dosyć wąska przy komunikacji tramwajowej. Nie jest to komfort zarówno dla kierowców samochodów osobowych jak i dla motorniczych. Czy pozostanie w takiej strukturze, w jakiej jest dotychczas i tylko zmieni się nawierzchnia"?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Jest przewidywana zmiana geometrii tej drogi. Natomiast na pewno nie polegająca na poszerzeniu. Wręcz bym powiedziała, jeżeli chodzi o same jezdnie to na zawężeniu i ucywilizowaniu parkowania wzdłuż ul. Łagiewnickiej, albowiem dzisiaj to parkowanie odbywało się wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Natomiast na pewno to nie wpłynie na pogorszenie parametrów ruchu, a ucywilizowanie tego miejsca. Natomiast nie mogę się zgodzić, co do szerokości ul. Łagiewnickiej. Jest to jedna z szerszych ulic. Oczywiście nie ma takich ulic, które są ulicami jednoprzestrzennymi i posiadają jeden pas ruchu w każdym kierunku".

Radna p. Bożenna Jędrzejczak powiedziała: „Mam nadzieję, że ten remont rzeczywiście rozpocznie się w tym roku i skończy się za rok, bo rzeczywiście mieszkańcy i użytkownicy ul. Łagiewnickiej czekają już wiele lat i oby się udało te inwestycje sprawnie i dobrze przeprowadzić".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Odcinek torów nie będzie szokująco długi, ale chciałabym zapytać czy przy okazji montażu tych trzech nowych sygnalizacji świetlnych w jakikolwiek sposób mają Państwo zamiar uprzywilejować transport publiczny? Czy komunikacja zastępcza będzie kursowała z taką samą częstotliwością, jak obecna komunikacja? I czy będą przy okazji tej inwestycji ucywilizowane chodniki, przy ul. Łagiewnickiej bo są tam odcinki, gdzie chodniki praktycznie nie istnieją"?

Odpowiedzi udzieliła **z-ca dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg i Transportu p. Joanna Wasilewska – Kłąb** mówiąc m.in.: „Tutaj mamy do czynienia nie z remontem ul. Łagiewnickiej tylko z całkowitą jej przebudową. Będzie wymieniane wszystko nie tylko torowisko i jezdnia, ale chodniki, uzbrojenie podziemne, trakcje, kable energetyczne, wszystko kompleksowo. Jeśli chodzi o uprzywilejowanie komunikacji publicznej, to jest taka możliwość, ponieważ są prowadzone światłowody po to, żeby można było kolejną ulicę włączyć do Centrum Sterowania Ruchem. Nie potrafię odpowiedzieć na pytanie, z jaką częstotliwością komunikacja zastępcza będzie działała. Myślę, że będziemy to obserwowali na bieżąco. Dodajmy, że ul. Łagiewnicka znajduje się w takim miejscu, gdzie tak naprawdę mamy niedaleką odległość do ul. Zgierskiej, gdzie funkcjonuje bardzo dobrze komunikacja publiczna i jeżeli będzie taka potrzeba, to wprowadzimy taką komunikację na ul. Franciszkańskiej. Z jaką częstotliwością będzie się poruszał i czy będzie się poruszał na ul. Łagiewnickiej, to taką informację przekażemy po rozmowach z wykonawcą".

Ad pkt 10 - Informacja Prezydenta Miasta Łodzi dotycząca ograniczeń liczby kursów autobusów i tramwajów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Informację dotyczącą ograniczeń liczby kursów autobusów i tramwajów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego przedstawił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Łódzki system komunikacyjny od 2001 roku, tj. od wdrożenia planu obsługi komunikacyjnej nie był objęty żadnym planem restrukturyzacji. W tym samym czasie liczba ludności spadła z 786 tys. w roku 2001 do ok. 737 tys. w roku 2010. Jednocześnie w okresie od 2005 do 2010 roku wskaźnik motoryzacji w mieście wzrósł o 18%. Intensyfikacji uległy procesy dezurbanizacji, które powodowały wzrost kosztów funkcjonowania, przy spadającej liczbie podróży komunikacją publiczną. W związku z powyższym należało podjąć i ZDiT podjął działania, zmierzające do efektywniejszego wydatkowania środków publicznych, przeznaczonych na komunikację publiczną. W tym celu m.in. zlecono wykonanie badań potoków pasażerskich, które mają stać się i są podstawą do wypracowania nowego modelu obsługi komunikacji miejskiej. Przedstawione w ubiegłym tygodniu na konsultacjach społecznych propozycje, poprzedzone analizą potoków pasażerskich mają szczególnie na celu: wzmocnienie obsługi komunikacyjnej Dworca Łódź Widzew, efektywniejsze zarządzanie niewielkimi środkami finansowymi poprzez wzmocnienie linii, na których występują rzeczywiste potrzeby przy optymalizacji rozkładów jazdy na liniach o charakterze uzupełniającym. Próba mająca na celu wstępne zbadanie

odbioru społecznego wobec tzw. modelu przesiadkowego, w którym założono, iż podróż odbywa się przy pomocy lokalnego autobusu, dowożącego do osiedla lub dzielnicowego węzła przesiadkowego, a następnie z przesiadką na wielkopojemny tramwaj lub inny autobus lokalny. Zmniejszone natężenie ruchu samochodowego, powodujące zatory drogowe negatywnie wpływa na czas przejazdu i punktualność kursowania komunikacji autobusowej. Komplikacje te w stosunkowo niewielkim stopniu dotyczą komunikacji tramwajowej, wykorzystującej w tym celu na odcinkach torowiska wydzielone. Krótsza trasa autobusu oraz ominięcie najbardziej zakorkowanych odcinków, to również mniejsze ryzyko wystąpienia opóźnień na tej linii. Nasze założenia dotyczą likwidacji konkurencji pomiędzy autobusami, a tramwajami na długich trasach finansowania z tego samego źródła, budżetu miasta. Zjawisko takie nadmiernie obciąża budżet, blokując środki finansowe, które mogłyby zostać przeznaczone np. na zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji lub inne cele. Chciałbym zaznaczyć, że na stronie internetowej ZDiT, umieszczono informację o proponowanych zmianach, na wniosek wynikający ze spotkań w ramach konsultacji społecznych, o których wspomniałem wcześniej. Jutro upływa termin zgłaszania tych uwag. Ponadto w ramach konsultacji planujemy w najbliższym czasie skierowanie do rad osiedli, które będą zmierzały do przedstawienia propozycji zmian przez te rady w ramach prowadzonych konsultacji społecznych. Jakie zostaną ostatecznie podjęte decyzje to będę mógł powiedzieć po otrzymaniu wyników tych konsultacji i ich przyjęciu przez Władze Miasta. Ponadto chciałbym powiedzieć, że część propozycji, które zostały przedstawione przez ZDiT na ostatnich konsultacjach, spotkały się z przychylnością uczestników tego spotkania".

Następnie **przystąpiono do fazy pytań:**

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Pan mówił o wzmocnieniu obsługi komunikacji w rejonie Dworca Łódź Widzew. Na czym to wzmocnienie obsługi komunikacji ma polegać"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Ten temat jest bezpośrednio związany z następnym punktem, czyli zamknięciem Dworca Łódź Fabryczna, gdzie zostanie przeniesione cześć zadania na Dworzec Łódź Widzew. Jeśli istnieje taka potrzeba i Państwo dysponują czasem, mamy przygotowaną krótką prezentację, która zawiera propozycje rozwiązań komunikacyjnych, dotyczących wszystkich linii oraz Dworca Łódź Widzew".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Chciałabym dokładnie wiedzieć na czym będzie to polegało i czy będą wprowadzone nowe trasy autobusów, bo mieszkańcy, którzy dojeżdżali do nas do pracy i dojeżdżali na Dworzec Łódź Fabryczna proszą o to, aby były dołożone linie autobusowe w tym rejonie, aby mogli normalnie dojeżdżać pracy i komunikować się z centrum. Tak samo wiem, że wielu uczniów dojeżdża do szkół ponadgimnazjalnych i to może być ogromny problem dla tej młodzieży".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Za chwilę przedstawimy to wszystko w prezentacji. Ja tylko tytułem wstępu chciałbym powiedzieć, że mówimy tutaj o wielu inwestycjach. Ja zdaje sobie sprawę z tego, że będzie utrudniony ruch, że Łódź w latach 2011 – 2014 stanie się dużym placem budowy".

Prezentację multimedialną przedstawił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Do operacji

zamknięcia Dworca Fabrycznego przygotowujemy się od dłuższego czasu. Przygotowywane były wielowariantowe analizy, zakładające obsługę komunikacyjną samego Dworca Łódź Widzew, obsługę komunikacyjną pozostałych dworców. Jeżeli chodzi o docelowy układ na czas zamknięcia Dworca Łódź Fabryczna to zakłada on, że Dworzec Łódź Widzew nie będzie jedynym dworcem w Łodzi, gdyż obsługę komunikacyjną od strony Warszawy będą zapewniały również Dworzec Łódź Chojny i Dworzec Łódź Kaliska. Powoduje to dużo mniejsze utrudnienia dla mieszkańców Łodzi, gdyż z uwagi na prowadzony obecnie remont łącznicy pomiędzy Dworcem Łódź Widzew i Łódź Kaliska czas przejazdu między nimi skróci się do ok. 10 min. Dlatego też warianty, które przygotowywaliśmy zakładają obsługę i poprawę obsługi komunikacyjnej 3 dworców w Łodzi. Jeżeli chodzi o sam Dworzec Łódź Widzew, to pierwsze udogodnienia, które zostały poczynione, to było wybudowanie pętli autobusowej w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca, gdzie w chwili obecnej bieg kończą trzy linie autobusowe. W niedalekim sąsiedztwie Dworca mamy dużą linię tramwajową przy trasie WZ, po której kursują 4 linie tramwajowe: 3,8,9 i 10. Stanęliśmy przed dosyć istotnym problemem, a mianowicie takim, że dla pasażera kolei najważniejsza jest strefa dojścia między środkiem komunikacji miejskiej, a pociągami. Dlatego też skupiliśmy się na powiązaniu Dworca Łódź Widzew i liniami tramwajowymi, tak aby pasażer nie musiał pokonywać 400 – 500 m. do przystanku tramwajowego. Przedstawione warianty zakładają oprócz istniejącej obsługi komunikacyjnej uruchomienie dodatkowej wahadłowej linii autobusowej, która skomunikuje Dworzec Łódź Widzew z liniami tramwajowymi, kursującymi po ul. Rokicińskiej. Jednym z wariantów jest analiza stanu obecnego. Przy samym Dworcu mamy krańcówkę trzech linii autobusowych: 69, 77 i 75 oraz przejeżdżający tuż obok Dworca autobus linii 85. dodatkowo na ul. Rokicińskiej na starej pętli autobusowej mamy jeszcze dwie linie, które realizują połączenia w kierunku północnym, w kierunku Nowosolnej i w kierunku ul. Feliksińskiej. Tak, jak mówiłem w odległości 400 m mamy ul. Rokicińską w liniami tramwajowymi 3,8,9 i 10. Pierwsza propozycja zakłada utworzenie tymczasowej linii dowozowej. To miałaby być krótka linia dowozowa, która realizowałaby połączenia od samego Dworca, do linii tramwajowych po ul. Rokicińskiej, z przesiadką na Rokicińskiej/Puszkina. Jest to linia okólna, która zapewniałaby dużą częstotliwość połączeń, przez co pasażer wysiadający z pociągu praktycznie co 5 - 7 min. miałby autobus dowożący bezpośrednio do tramwaju. Oprócz tego oczywiście wszystkie linie autobusowe, które są zlokalizowane bezpośrednio w rejonie Dworca. Drugim analizowanym wariantem było wydłużenie jednej z linii autobusowych, kończących bieg obecnie na pętli przy ul. Wydawniczej, do Dworca Łódź Widzew. Jest to wariant niewątpliwie droższy dla Miasta, natomiast ma swoje wady i zalety. Wadą przede wszystkim jest koszt samego wydłużenia. Kolejnym minusem jest fakt, że taka linia dalej dublowałaby linię tramwajowe na znacznym odcinku trasy. Czyli nie dość, że mamy silną obsługę tramwajową po ul. Rokicińskiej to dodatkowo dodajemy tam jeszcze autobus, który dubluje tramwaj. Natomiast plusem jest to, że mamy bezpośrednie połączenie z układem ul. Nawrot i ul. Tuwima, które przechodzą bezpośrednio przez centrum Miasta. Ponadto wadą jest też to, że ewentualna przesiadka z autobusu na tramwaj mogłaby się odbywać w rejonie hipermarketu Real, w jednym poziomie, bez konieczności korzystania z przejść podziemnych. To jest oczywiście wizualizacja dla linii 74. Natomiast rozpatrywane są inne warianty. Może być to linia 80 bądź 83 przy czym linia 74 byłaby najlepsza pod tym względem, bo linie 80 i 83 dublowałyby jeszcze na większym odcinku relacje tramwajowe. Jeżeli chodzi o wariant trzeci to jest to uruchomienie dodatkowej linii autobusowej, tylko na odcinku dłuższym niż w wariancie pierwszym. Czyli na trasie od Dworca Łódź Widzew do pętli przy ul. Wydawniczej. Plusy i minusy są praktycznie takie same, jak w przypadku wariantu drugiego. Jednym z analizowanych wariantów jest również zamiana tras linii autobusowych 70 i 75. W związku z faktem, że pętla autobusowa na Dworcu Łódź Fabryczna będzie musiała zostać przeniesiona w inne

miejsce, przygotowaliśmy przeniesienia tej pętli na pl. Dąbrowskiego, bądź w inne miejsce. Natomiast z uwagi na ograniczone możliwości techniczne, a dokładnie chodzi o powierzchnię, którą mamy do dyspozycji, jasnym jest, że nie zmieścimy wszystkich pojazdów na tych terenach. Dlatego też linia 70, gdy analizowaliśmy miejsce do możliwego zawrócenia tej linii, to jedynym rozsądnym miejscem wydawała się ul. Wydawnicza, która jest tak naprawdę, ani miejscem bardzo dogodnym na przesiadkę z autobusu na tramwaj, ani też miejscem, które jest jakimś wielkim generatorem ruchu. Stąd też powstał pomysł, aby zamienić trasy linii autobusowych 70 i 75. Czyli linia 75, obsługująca dotychczas relacje z Dworca Łódź Widzew po ul. Rokicińskiej, al. Piłsudskiego w kierunku CZMP, zostałaby zastąpiona linią 70, która charakteryzuje się większą częstotliwością kursowania od linii 75. Natomiast 75 uzyskałaby funkcję linii dowożącej pasażerów do tramwaju na pętli Kurczaki. Takie rozwiązanie pozytywnie też wpływa na zwiększenie obsługi Dworca Łódź Widzew. Jest też dodatkowy plus tego rozwiązania, a mianowicie linia 75 objeżdża CZMP ul. Graniczną, także tak naprawdę nie ma bezpośredniego połączenia do Szpitala. W przypadku wprowadzenia tego wariantu linia 70 przejeżdża w bezpośrednim sąsiedztwie CZMP i jako taka lepiej by spełniała funkcję połączenia Dworca Łódź Widzew z rejonem osiedla Chojny oraz z CZMP. Szczegółowa treść prezentacji stanowi **załącznik nr 7** do protokołu".

Następnie **przystąpiono do fazy pytań:**

Radna p. Bożenna Jędrzejczak powiedziała: „W związku z wypowiedzią wiceprezydenta p. Arkadiusza Banaszka chciałam spytać czy skończyła się już moda na komunikację? Chciałabym przypomnieć, że parę lat temu MPK lansowało modę na komunikację miejską. Radni poprzedniej kadencji, będąc w siedzibie MPK otrzymali gustowny gadżet, filiżankę i talerzyk, na którym można było przeczytać „podróżuj komunikacją", „moda na komunikację", „podróżowanie jest modne". Było to lansowanie MPK, jako komunikacji konkurencyjnej dla prywatnego transportu samochodowego i MPK dążyło do tego, żeby stać się konkurencyjne, niezawodne, tanie, szybkie, sprawnie obsługujące całe miasto. Takie były cele. Kiedy słucham Pana Wiceprezydenta, że w tej chwili w związku z tym, że wzrosła liczba samochodów prywatnych, ogranicza się częstotliwość kursów tramwajów i autobusów, to mam wrażenie, że MPK wycofuje się z podstawowych usług dla mieszkańców i schodzi na dalszy plan i będzie tylko formą uzupełniającą transportu prywatnego. Chyba nie o to chodziło i myślę, że jednak te cele, które sobie wcześniej MPK stawiało, odciążenia korków w centrum Miasta, właśnie poprzez zaproponowanie transportu publicznego, jako środka konkurencyjnego dla prywatnego transportu, aby właściciele aut mogli się przesiadać ze swoich samochodów i korzystać z autobusów, tramwajów, które będą je podwoziły do centrum i rzeczywiście to centrum będzie oddychało świeżym powietrzem i będziemy się mogli cieszyć większą przestrzenią, a poza tym nie będzie takich korków w mieście. Wydaje się, że w tej chwili poszło to już w zapomnienie. Czy zmieniła się polityka Miasta wobec MPK i czy MPK nie lansuje już mody na komunikację miejską"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Nie będę się wypowiadał w zakresie MPK. Natomiast czy zmieniła się polityka Miasta, odpowiem tak, zmieniła się polityka Miasta, ponieważ od trzech lat widzimy sukcesywny proces poprawy jakości świadczonych usług i to jest fakt niezaprzeczalny. Jest coraz mniej skarg na funkcjonowanie komunikacji. Tabor, który jest w tej chwili zakupywany jest w tej chwili najnowszym, najnowocześniejszym taborem, funkcjonującym w Polsce, wyposażonym w klimatyzację. Nowa umowa zakłada również wyposażenie wszystkich pojazdów w automaty biletowe. Te

wszystkie działania, jak również działania infrastrukturalne, które są podejmowane przez ZDiT, mające na celu uprzywilejowanie transportu szynowego przede wszystkim, który ma stać się główną osią transportową Miasta. Te wszystkie działania są podejmowane i miejmy nadzieję, że w perspektywie kilku następnych lat, realizacją sukcesywnie tych wszystkich działań będziemy mogli pochwalić się jedną z najlepszych komunikacji publicznych w Polsce".

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Korzystam z komunikacji miejskiej i absolutnie nie widzę tego postępu. Być może, że niektóry tabor jest wymieniany, natomiast jeśli chodzi o punktualność to jest coraz gorzej, cofamy się. A poza tym co ma zrobić np. pasażer tramwaju, kiedy wrzuca do automatu 5 zł i nie otrzymuje w zamian biletu? Byłam świadkiem takiego zdarzenia".

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jest to urządzenie techniczne i jak każde urządzenie techniczne może ulec awarii. Natomiast w takim przypadku należy złożyć reklamację i ta reklamacja na pewno zostanie uwzględniona".

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Jak oceniać polepszenie warunków komunikacji miejskiej skoro się zmniejsza ilość autobusów, tramwajów, które do tej pory jeździły. Chyba nie należy oceniać pozytywnie"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Może nie mówmy o zmniejszaniu tylko o bardziej efektywnym zarządzaniu tym, co mamy. Tak, jak wskazaliśmy w tym okresie od ostatniej reformy komunikacji miejskiej spadał grubo ponad 50 tys. mieszkańców o ile dobrze pamiętam. Przez to 10 lat zmieniły się generatory ruchu w tym mieście. Zmieniły się miejsca lokalizacji inwestycji. Miasto podpisuje kolejne porozumienia międzygminne z gminami ościennymi, zapewniając bezpośrednie połączenia z miastem Łódź. To wszystko powoduje, że ten układ, który był w 2001 roku, tak naprawdę nie odpowiada już aktualnym potrzebom, przy rosnących non stop kosztach. Naszym zadaniem jest w tym momencie tak zaplanować komunikację miejską, żeby w ramach mniej więcej tych samych środków wydawać je efektywniej. Czyli nie tam, gdzie wozimy powietrze, bo też się zdarzają takie linie, tylko tam, gdzie występują rzeczywiste potrzeby przewozowe i tam należy kłaść główny nacisk na chociażby zwiększenie częstotliwości czy poprawę standardów".

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Od lat walczę, aby na trasie autobusu linii 65 wprowadzić autobus, który nie jechałby z Radogoszcza Wschodu przez całe miasto na Lotnisko, tylko np. dowoziłby mieszkańców z Radogoszcza do pl. Wolności, żeby w ten sposób zwiększyć punktualność i właśnie celowość obsługi mieszkańców i nie mogę się doprosić. Jak 65 się spóźniał tak się spóźnia. O ile z Radogoszcza można liczyć, że przyjedzie jeszcze w miarę punktualnie to z Lotniska w kierunku Radogoszcza spóźnia się. Jak wobec tego uzasadni Pan tutaj celowość działań, które od lat się nie zmieniają? Ja powiedziałam to apropo tego, o czym Pan mówił, że są takie linie, gdzie źle komunikacja funkcjonuje. Więc ja mówię, źle funkcjonuje i nie ma poprawy. Jak to zmienić"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Cieszę się, że poruszyła Pani temat linii 59".

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „Mnie chodzi o 65, bo 59 to jeździ ul. Zgierską. Natomiast 65 jeździ Łagiewnicką i ul. Zachodnią”.

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o 65 po ul. Łagiewnickiej, to występujące potoki pasażerskie, nie wskazują na potrzebę wzmacniania komunikacji na od ul. Inflanckiej do ul. Sikorskiego. Natomiast odnośnie linii 59 czy powinno kursować wzdłuż tramwaju po ul. Zgierskiej od ul. Sikorskiego do pl. Wolności to jestem tego samego zdania, jak Pani Radna, czyli powinniśmy ją ewentualnie skrócić i zrobić linię stricte linię dowozową. Tyle tylko, że nie można tego uczynić w ten sposób, nie mając przygotowanej infrastruktury do dogodnych przesiadek. Nie możemy w tej chwili tej linii skrócić, gdyż zmusilibyśmy pasażera do długich podróży między przystankami”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak zapytała: „A nie uważa Pan, że mniejszy potok ludzi czy większy potok ludzi zasługuje na taki sam szacunek i pasażerowie nie powinni jednak na przystankach czekać, tylko zgodnie z rozkładem jazdy autobus powinien przyjechać i obsłużyć pasażerów? A tak się nie dzieje przy autobusie 65 na odcinku tak, jak Pan mówi między ul. Inflancką, a ul. Świtezianki, ponieważ pokonuje taką długą trasę od Lotniska, że się spóźnia. Niestety jesienią i zimą przy ul. Inflanckiej stoją ludzie po 30 - 40 min., czekając na autobus. Gdyby jeździł autobus do pl. Wolności i na Radogoszcz, na krótszej trasie i od pl. Wolności na Lotnisko byłaby większa szansa na to, że pasażerowie będą obsłużeni punktualnie”.

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Ja się w pełni z Panią Radną zgadzam. Tylko powtarzam, stwórzmy najpierw warunki do dogodnej przesiadki. Jeżeli będziemy mieli odpowiednią infrastrukturę, nad którą pracujemy już od jakiegoś czasu, a w tym momencie te prace zostały zintensyfikowane nad wyznaczeniem lokalnych punktów przesiadkowych, gdzie będą linie dowozowe autobusowe i dalej będzie podróż tramwajem, będzie infrastruktura będziemy tego typu działania realizować”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak powiedziała m.in.: „Ta infrastruktura jest akurat w tym miejscu. To tylko jest kwestia dobrej woli i zmiany trasy. Myślę, że po porostu Państwo nie jeździcie komunikacją miejską i dlatego nie widzicie problemu”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Przerwano mi zadawanie pytań, więc może wrócimy do tych wariantów, które Pan przedstawiał. Czyli jesteśmy w takim razie w tej chwili na etapie wyboru jednego z tych trzech wariantów tak?”

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Tak, jesteśmy na etapie wyboru jednego z tych trzech wariantów”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Czyli te konsultacje służyły temu, aby wybrać właściwy wariant, który będzie służył mieszkańcom tak”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Tak”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Kiedy mieszkańcy i my Radni otrzymamy informację, jak będzie wyglądała komunikacja miejska po 15 października 2011 r.?”

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Tak, jak dyrektor p. Pacholski powiedział, do dnia jutrzejszego zbieramy wszelkie informacje i uwagi dotyczące przedstawionych propozycji. Musimy je poddać pilnie, szerokiej analizie i po dokonaniu analizy poinformujemy mieszkańców Miasta o podjętych decyzjach”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Powiedział Pan, że musimy poddać je szerokiej analizie. Co będzie takie najistotniejsze w wyborze konkretnego wariantu? Co będziecie Państwo brali pod uwagę”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Najistotniejsza będzie wygoda pasażerów w dojazdach z i do dworców”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Czyli rozumiem, że będziecie Państwo patrzyli na to, aby jak najwięcej w tym rejonie kursowało autobusów i żeby zwiększyć częstotliwość”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Będziemy analizować, żeby jeździła odpowiednia liczba autobusów do występujących potrzeb”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „A co z częstotliwością? Pan Dyrektor tak pięknie powiedział, że dbacie Państwo o zwiększenie tej częstotliwości autobusów”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Tak, gdzie występują istotne potrzeby do zwiększenia”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Czyli, jeżeli będą takie potrzeby występowały to Państwo zwiększycie tą częstotliwość w obrębie Dworca Łódź Widzew tak”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Myślę, że samo zaproponowanie dodatkowej linii na Dworcu Łódź Widzew jest już samą w sobie poprawą skomunikowania Dworca”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Jeżeli będą większe zapotrzebowania, to rozumiem, że Państwo dołożycie jeszcze dodatkową linię autobusu tak”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jeżeli będzie taka potrzeba, jesteśmy przygotowani razem z MPK”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Ponieważ bardzo mało czasu zostało i mieszkańcy chcieliby uzyskać jakiekolwiek informacje, po to zresztą się tutaj spotkaliśmy. Ja bym chciała wiedzieć, kiedy zapoznamy mieszkańców z nowym rozkładem jazdy w obrębie Dworca Łódź Widzew”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Po przeanalizowaniu zgłoszonych uwag”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „A kiedy to będzie, bo możecie tygodniami analizować? A my mamy niewiele czasu, bo do 15 października zostało niewiele czasu, chyba się Pan ze mną zgodzi”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Na pewno nie cztery tygodnie, to mogę Pani Radnej zagwarantować”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Kiedy mieszkańcy dostaną nowy rozkład jazdy? Przynajmniej jakąś ich informację powinni wiedzieć”.

Odpowiedzi udzielił **pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Nowego Centrum Łodzi p. Błażej Moder** mówiąc m.in.: „Rozumiem, że mam się odnieść do stanu zaawansowania inwestycji. Są również przedstawiciele PKP i PLK. Jeśli chodzi o stan inwestycji, to jak Państwo wiedzą jest podpisana umowa z głównym wykonawcą, konsorcjum firmy TORPOL. Oczekujemy na przedstawienie harmonogramu ogólnego realizacji inwestycji, który będziemy musieli wspólnie z konsorcjum zatwierdzić i na podstawie tego harmonogramu będzie przedstawiony szczegółowy harmonogram realizacji inwestycji. Jeśli chodzi o kwestie związane z nowym rozkładem jazdy pociągów, który jak rozumiem będzie wpływał w pewien sposób na ustalenia ZDiT i MPK. Jest ze mną przedstawiciel spółki PKP PKL. Jeżeli mógłbym prosić o przedstawienie informacji na temat nowego rozkładu jazdy pociągów, to myślę, że Panowie odpowiedzą na Państwa pytania”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Mnie nie musi Pan zadowalać, tylko mieszkańców niech Pan zadowoli wreszcie”.

Odpowiedź uzupełnił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Według naszego aktualnego stanu wiedzy Dworzec Łódź Fabryczna zostanie zamknięty w nocy z 15 na 16 października. Aktualnie PKP PLK przygotowuje nowe rozkłady jazdy, z którymi 3 października 2011 r. mamy się zapoznać. Po uwzględnieniu tych wszystkich czynników, o których mówiłem wcześniej oraz po zapoznaniu się z tym nowym rozkładem jazdy, po przeanalizowaniu tych wszystkich materiałów niezwłocznie, jak tylko będzie to możliwe przedstawimy nowy rozkład jazdy, nowe zasady funkcjonowania. Zamierzamy to w sposób jak najbardziej stosowny upublicznić również przez punkty informacyjne na dworcach”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „A czy Pan jest mi w stanie powiedzieć teraz, bo Pan mówi niezwłocznie, niezwłocznie to znaczy, kiedy to będzie? Do mnie na dyżur radnej zgłaszają się mieszkańcy i pytają się o to, są zaniepokojeni. Chcieliby wiedzieć, dlatego ja w imieniu mieszkańców pytam się, kiedy to będzie? Niezwłocznie to znaczy kiedy”?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Jeśli do dnia jutrzejszego spłyną wszystkie informacje, dotyczące propozycji zmian, tak, jak zostało to ustalone. Jeśli wyślemy do rad osiedli tę informację. Rady osiedli mają 21 dni na zajęcie stanowiska. Natomiast my poprosimy, aby rady ustosunkowały się do tego wcześniej. Także to wszytko zależy nie tylko od ZDiT, ale zależy to także od PKP PLK - nowy rozkład jazdy, zależy to także od rad osiedli i dopiero później my. Chcę Panią zapewnić, że będziemy to robili jeśli trzeba dzień i noc, po to, aby jak najszybciej te nowe rozkłady jazdy zostały stworzone".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Zdążycie przed 15 października poinformować mieszkańców czy nie"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Może zdarzyć się taka sytuacja, że będziemy wprowadzali kolejne zadania inwestycyjne, które będą wymagały wprowadzenia kolejnych zmian czy to w częstotliwości kursowania, czy też objazdy. To jest nieuniknione na przestrzeni lat 2011 - 2014 w związku z nowymi zadaniami, które ZDiT będzie realizował, w związku z przebudową dróg. To są olbrzymie przedsięwzięcia, które wpłyną na organizację ruchu i będą ją zmieniały w sposób ciągły i systematyczny".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Ja rozumiem, że to są olbrzymie przedsięwzięcia, ale Pan mi nie udzielił dokładnej odpowiedzi na pytanie. Kiedy mieszkańcy tego miasta będą poinformowani o nowym rozkładzie jazdy? Ostatnio w ZDiT dowiedziałam się, że przynajmniej z tygodniowym wyprzedzeniem mieszkańcy powinni już poznać nowy rozkład jazdy. Czy w takim razie, w tym przypadku będą go znali czy nie"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Oczywiście, że tak dowiedzą się przed 15 października, jeśli wejdzie nowy rozkład jazdy, który dostaniemy 3 października".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Czyli rozumiem, że 3 października mieszkańcy będą wiedzieli, jaki będzie rozkład jazdy tak"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „W dniu 3 października dostaniemy dopiero nowy rozkład PKP i będziemy wiedzieli, jakie będą natężenia ruchu, jak się rozłożą na poszczególnych dworcach".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „No dobrze, ale mnie chodzi o rozkłady MPK. Czyli kiedy mieszkańcy będą wiedzieli o nowych rozkładach MPK"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „My musimy mieć kilka dni żeby to przeanalizować".

Odpowiedź uzupełnił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „W związku z tym, że do końca tego tygodnia wykonawca ma przedstawić harmonogram robót, a w poniedziałek skoordynowany rozkład jazdy, to 5 października mieszkańcy Łodzi dostaną informację na temat nowego rozkładu jazdy, w związku z nowym układem komunikacyjnym".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Zgodzi się Pan ze mną zapewne, że takie systemowe zmiany w funkcjonowaniu komunikacji powinny wynikać z jakiegoś szerszego planu, z jakiejś szerszej strategii? Niedawno skierowałem do Państwa interpelację, przytaczając uchwałę Rady Miejskiej z września 2008 r. To była uchwała w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta w zakresie zbiorowej komunikacji miejskiej oraz transportu drogowego na lata 2009 - 2016. Zgodnie z tą uchwałą Rada Miejska, zobowiązała Prezydenta do tego, aby przygotował strategię funkcjonowania komunikacji miejskiej na te lata. Wyznaczyliśmy chyba trzymiesięczny termin na przygotowanie takiego dokumentu. Już od tego czasu minęły trzy lata. Skierowałem do Państwa interpelację, pytając po pierwsze dlaczego do tej pory ta uchwała nie została wykonana i jakie działania zostały w tym okresie podjęte i kiedy ta strategia zostanie nam przekazana. Dostałem trochę zaskakującą odpowiedź, niezbyt wyczerpującą, mówiącą o tym, że „uprzejmie informuję że odpowiedź zostanie udzielona w terminie późniejszym". W związku z czym chciałbym się zapytać, kiedy ten termin późniejszy będzie miał miejsce, a po drugie, co jest takiego skomplikowanego w tym pytaniu? Czy Państwo naprawdę nie są w stanie mi powiedzieć, co przez te trzy lata zostało zrobione w tym zakresie, w zakresie przygotowania takiej strategii? Kiedyś taki dokument mieliśmy, chyba w połowie lat 90 – tych, przyjmowaliśmy taką politykę transportową. I dlaczego do tej pory tego dokumentu Rada Miejska nie otrzymała"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Trudno mi jest powiedzieć, dlaczego od 2008 roku taki dokument nie został przygotowany. Interpelacja, o której Pan Radny mówi została złożona. Udzieliliśmy odpowiedzi na tę interpelację".

Radny p. Witold Rosset powiedział: „Nie udzieliliście, napisaliście mi, że udzielicie mi w terminie późniejszym".

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Tak, jak zostało Panu Radnemu to przekazane, udzielimy tej odpowiedzi w terminie możliwie najbliższym".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział m.in.: „Ale dlaczego, bo przyznam, że dla mnie jest to zaskakujące, bo sam byłem autorem tego projektu uchwały. Uchwała była przyjęta, kiedy Prezydentem był p. Jerzy Kropiwnicki, w międzyczasie był jeszcze p. Sadzyński, a za transport odpowiadał wiceprezydent p. Joński. Dzisiaj mamy kolejnych prezydentów, a ZDiT tego dokumentu nie przygotował. Ja kiedyś pisałem interpelację w tej sprawie, ale nikt nie był w stanie odpowiedzieć, co się dzieje, jeśli chodzi o strategię komunikacji. Dzisiaj też nie mamy odpowiedzi. Więc bardzo bym prosił, aby jednak odpowiedzieć Radnym na pytania, co się działo i dlaczego jest taka odpowiedź, bo myślę, że warto by było chociaż napisać czy były prowadzone prace, czy nie było, bo takie odwlekanie na później jest troszkę niepoważne".

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Zgodzę się z Panem Przewodniczącym, natomiast trudno jest mi powiedzieć dlaczego od 2008 roku i za kadencji poprzednich wiceprezydentów, którzy odpowiadali za ZDiT, taki dokument nie został przygotowany".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział m.in.: „Ale czy teraz trwają prace nad tym dokumentem"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Tak, będą”.

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Czy w czasie konsultacji społecznych zostały zaprezentowane uczestnikom wyniki zliczania potoków pasażerskich? Wiem, że nie. Dlaczego nie byli godni poznania podstawy, uzasadniającej podejmowanie pewnych kroków przez Państwa”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Wyniki badań potoków pasażerskich, to jest paleta dokumentów i tak naprawdę udostępnienie wszystkich danych jest po prostu fizycznie niemożliwe. Jeżeli chodzi o sam wyciąg z badań to został udostępniony na stornie ZDiT i nadal jest dostępny. Natomiast w trybie dostępu do informacji publicznej każdy z mieszkańców może się do nas zgłosić i każdy fragment opracowania uzyskać”.

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Jeśli kogoś się zaprasza na spotkanie i prezentuje się pewne działania, uzasadniając je badaniami, to byłoby jednak miło uznać, że są godni, ten wyciąg poznać. Jak możemy uznać, że wzmacniamy obsługę Dworca Łódź Widzew skoro likwidujemy jedną linię, a wprowadzamy drugą. Czy ta wprowadzona linia będzie miała znacznie większą częstotliwość”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Tak”.

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Czy rozważają Państwo w ogóle możliwość, żeby autobus linii 75, która jest skrócona do Kurczaków, czy mogłaby dojeżdżać do pętli na Chojnach”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jest to analizowane i jest bardzo prawdopodobne”.

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Dostałam jeszcze jedną informację, ale nie wiem czy jest ona zgodna z prawdą, że my oszczędzamy, tniemy ileś kursów, a jednocześnie nakładają się linie nocne z liniami dziennymi po godzinie 22? Być może można byłoby zaoszczędzić regulując tak, żeby te kursy się nie dublowały”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Mogą zdarzyć się pojedyncze kursy, w których autobus linii nocnej nakłada się bądź jest niewielki odstęp czasowy pomiędzy jednym, a drugim kursem. Natomiast było to też przedmiotem analiz i staraliśmy się tego typu sytuacje wykluczyć. Oczywiście jest tutaj pewnego rodzaju problem techniczny, ponieważ wszystkie siedem linii nocnych spotyka się w punkcie przesiadkowym na ul. Kościuszki. Sytuacja, w której kurs jednej linii nocnej byśmy wycieli, mogłoby się okazać, że pasażer na ul. Kościuszki musiałby czekać pół godziny na kolejny kurs, jest naszym zdaniem nie do zaakceptowania. Z kolei niektóre koleje dzienne, obsługujące zwłaszcza tereny preferencyjne, bądź zakłady pracy, wymagają troszkę dłuższej obsługi komunikacją dzienną niż pozostałe linie. Dlatego tego typu sytuacje mogą się zdarzać. Natomiast staramy się, żeby to były sytuacje sporadyczne”.

Radny p. Jacek Borkowski zapytał: „Jak ma się ten program komunikacyjny na najbliższe lata, w stosunku do planowanej przebudowy trasy WZ? Państwo na ten cel w najbliższych czterech latach, równolegle do realizacji Dworca przebudujecie całkowicie ul. Rokicińską, al. Piłsudskiego itd., czyli od Olechowa do Retkini. Jak to się ma do Państwa planów? W tym planie cały czas się powołuje na ul. Rokicińską, al. Piłsudskiego, skrzyżowanie marszałków, które Państwo zrobicie jako dwupoziomowe, proszę mi powiedzieć jak ten plan komunikacyjny, który teraz proponujecie ma się do tego, że za chwilę całkowicie rozkopiecie trasę WZ”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „W chwili składania wniosku o dofinansowanie przebudowy trasy WZ Dworzec Łódź Fabryczna był na etapie tak naprawdę wstępnych ustaleń. W tej chwili mamy taką sytuację, podczas której należy realizować dwie inwestycje równolegle i priorytetem w tym przypadku będzie realizacja dworca Łódź Fabryczna. W przypadku ogłoszenia przetargu na realizację trasy WZ postawimy wymóg, żeby prace nie były realizowane jednocześnie na całej długości trasy oraz drugi wymóg taki, żeby skorelować harmonogram robót na trasie WZ z harmonogramem prac na Dworcu Łódź Fabryczna, żeby nie dochodziło do sytuacji, że dwie równoległe trasy Narutowicza i Piłsudskiego były zamykane w tym samym czasie. Z przygotowań do realizacji trasy WZ mogę powiedzieć, że przygotowujemy również trasy objazdowe dla tramwajów, żeby nie dochodziło do sytuacji zwiększonej awaryjności”.

Radny p. Jacek Borkowski zapytał: „Ponieważ ten projekt o wartości 500.000.000 zł został wprowadzony do WPI w lipcu 2009 r. to chciałbym się zapytać, co przez cały 2010 r. zrobił ZDiT, w tym celu, żeby jak najszybciej uruchomić tę inwestycję w taki sposób, żeby jak największa część tej inwestycji była już zrealizowana w momencie, kiedy rozpoczną się prace przy Dworcu”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Trudno mi powiedzieć, co zrobił p. Joński czy poprzedni ZDiT. Ja bym chciał powiedzieć, co my zrobiliśmy w tym roku. Zostało uruchomione postępowanie przetargowe i została podpisana w wyniku rozstrzygnięcia tego postępowania umowa z firmą Pogrex sp. z o.o. dokładnie 8 września 2011 r. o wartości 1.253.000 zł na wykonanie studium wykonalności z terminem 4 miesięcy i programu funkcjonalno – użytkowego z terminem 10 miesięcy. Jest to zadanie dofinansowane ze środków UE, w ramach operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na kwotę 236.000.000 zł. Oczywiście to postępowanie zawiera również opracowanie założeń do specyfikacji istotnych warunków zamówienia w ramach zadania, które będzie realizowane systemem „Zaprojektuj i Wybuduj”. Po zakończeniu i po odebraniu tych dokumentów, o których wspomniałem uruchomimy postępowanie przetargowe na realizację tego zadania. Jest ono przewidziane w planie do realizacji do roku 2014”.

Radna p. Wiesława Zewald zapytała: „Czy przewidujecie Państwo inne formy poza ogłoszeniem na stronie PKP oraz punktami informacyjnymi, dotarcie z tak szeroką informacją i tak ważną do ludzi starych, zniedołężniałych, którzy też mimo wszystko korzystają z PKP? Bardzo niepokoję się, aby sytuacja bardzo późnego poinformowania nie spowodowała paraliżu i niezadowolenia mieszkańców. Pan Dyrektor powiedział, że PKP bada natężenie. Chciałabym zapytać czy to natężenie ruchu badamy teraz dlatego, że coś się dzieje szczególnego, czy to natężenie ruchu jest właściwie możliwe do określenia i już było dużo wcześniej, bo praktycznie ilu mieszkańców korzysta z jakich linii kolejowych i w które

kierunki świata. Czy coś się zmieniło, że to natężenie jest teraz badane? Jeśli tak, to czy natężenie ruchu będzie badane również po zamknięciu Dworca i w jakim czasie będziemy mogli się spodziewać nowego rozkładu jazdy, a co za tym idzie, w jakiej formie znowu powiadomimy mieszkańców o kolejnej zmianie"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Odpowiadając na pierwsze pytanie mogę tylko powiedzieć, że projekt działań informacyjno – promocyjnych dotyczących Dworca Łódź Widzew jest praktycznie w ostatecznej fazie ustaleń i niedługo zostanie przedstawiony. Natomiast jeżeli chodzi o badanie natężeń, to wydaje mi się, że Pan Dyrektor nie miał na myśli badań potoków pasażerskich w pociągach. Natomiast kwestie, które pociągi będą kończyły bieg, na których dworcach, bo wiadomo, że wtedy ten potok pasażerki rozkłada się nie w jednym punkcie tylko w kilku, z tego powodu są przygotowane trzy warianty na każdy możliwy scenariusz".

Radna p. Wiesława Zewald zapytała: „Czy to znaczy, że ten potok pasażerski można określić w jakiś sposób? Skąd mieszkańcy mają wiedzieć z którego dworca będą mogli wyjeżdżać, jak jeszcze praktycznie nic nie wiemy. Więc jak Państwo to określacie? Przyznam szczerze, że jestem bardzo zainteresowana tym w imieniu tych i zaniepokojonych mieszkańców, którzy zgłosili się do mnie na dyżur".

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Liczba podróżujących jest stała. Pytanie tylko brzmi, na którym dworcu wysiądą"?

Radna p. Wiesława Zewald zapytała: „Ja powiedziałam, że mieszkańcy nie wiedzą, na którym dworcu wysiądą, ponieważ nie wiedzą jak będzie wyglądała organizacja ruchu".

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Działania informacyjne też będą przygotowane, także na pewno mieszkańcy uzyskają informację, na temat tego jak będzie funkcjonować komunikacja i z którego dworca będzie najkorzystniej im odjechać".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Jakie konkretne linie uległy skróceniu i czy jakieś w ogóle uległy"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Od jakiego okresu"?

Radny p. Bartosz Domaszewicz powiedział: „Od ostatniego miesiąca, albo skrócenie których linii jest planowane"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Skróceniu uległa linia tramwajowa 16A do pl. Niepodległości".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „I to jest jedyne skrócenie trasy komunikacji miejskiej w Łodzi, w okresie ostatniego miesiąca i planowanego kolejnego miesiąca tak"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Z tego, co sobie przypominam to tak. Jeżeli chodzi o skrócenie, to wiadomo, że mogą być spowodowane chociażby zmianą miejsca pętli krańcowej, ale będą skrócenia, spowodowane ewentualnie przeniesieniem pętli w inne miejsce".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Na jakich liniach zmieniono częstotliwość kursowania tramwaju bądź autobusu"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Nie jestem w tej chwili w stanie dokładnie odpowiedzieć na to pytanie, ponieważ nie pamiętam wszystkich rozkładów jazdy na pamięć. Natomiast faktycznie podjęto działania na części linii, dostosowujące rozkłady jazdy".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Jakie to daje oszczędności łącznie i jakie to daje oszczędności na poszczególnej zmianie"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Nie rozumiem pytania".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Jakie łączne oszczędności przynosi cała zmiana w kursowaniu komunikacji miejskiej, wynikająca ze zmniejszenia ilości kursów łącznie oraz jakie oszczędności przynoszą poszczególne zmiany na poszczególnych liniach? Była taka informacja, że to co robimy wynika z konieczności optymalizacji ilości kursów, w stosunku do potoków pasażerskich, co jak rozumiem w konsekwencji ma przynieść oszczędności. Więc zakładam, że jeśli zmniejszamy jakąś ilość kursów na danej linii autobusowej o 3, na innej o 10, a na jeszcze innej o 15, to łącznie te wszystkie zmiany przynoszą jakąś oszczędność. Jaką one łączną przynoszą oszczędność oraz jaką przynoszą oszczędność w rozbiciu na poszczególne jednostkowe zmiany"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Takiej odpowiedzi mogę udzielić niezwłocznie w formie pisemnej".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Była mowa, że te zmiany, o których dowiemy się w informacji pisemnej, wynikały z analizy potoków pasażerskich, więc chciałbym zapytać jaka była graniczna wysokość, wielkość tego potoku pasażerskiego, która była dla Państwa podstawą do podjęcia decyzji o zmniejszeniu ilości kursów na danej linii? No bo to wynika z jakichś wyliczeń tak? Jaka była graniczna wielkość, którą Państwo przyjęliście podejmując te systemowe decyzje"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Głównym celem było, żeby nie dochodziło do sytuacji, w której pojazdy jeździłby przepełnione ponad normę, 5 osób na mkw. To był główny cel. Oczywiście mówimy tylko o godzinach szczytu. Często była również sytuacja, że te maksymalne napełnienia nie występowały, ale nie podejmowaliśmy działań ze względu na to, że np. nie było innej linii w relacjach bezpośrednich".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Czyli nie było takiej granicznej wielkości potoku pasażerskiego, od którego podjęliście Państwo decyzję, że ten autobus jest zbyt pusty o tej godzinie i możemy wobec tego zrezygnować z tego kursu”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Nie, bo w przypadku linii peryferyjnych można powiedzieć, że przy takich założeniach, ściśle określonych, czyli mamy jakiś wskaźnik zapełnienia miejsc w pojeździe i jest on dla nas czerwoną linią, że poniżej czy powyżej tego tniemy, doszłoby do sytuacji, w której autobus do Nowosolnej jeździłby raz na dwie godziny. Tego chcieliśmy uniknąć i każdą linię i każdy przypadek analizowaliśmy indywidualnie”.

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Czy prawdą jest, że zmniejszyła się częstotliwość kursowania autobusów na liniach nocnych”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „W chwili obecnej linie nocne kursują z taką częstotliwością, jak kursowały. Natomiast jest to przedmiotem analiz”.

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Czyli na razie kursują tak, jak kursowały przed wakacjami”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Tak, kursują co 30 minut”.

Radny p. Bartosz Domaszewicz powiedział m.in.: „Miałbym prośbę, abyście Państwo przekazali nam na piśmie dokładną rozpiskę, z jakiej linii wypadło ile kursów oraz jaką to łączną oznacza oszczędność”?

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Czy miedzy Dworcem Łódź Widzew, a centrum Miasta będą wydzielone bus pasy”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Chcemy, żeby to tramwaj stał się głównym środkiem dowozowym do Dworca Łódź Widzew. Natomiast jeżeli wystąpi rzeczywista potrzeba podjęcia działań organizacyjnych w zakresie organizacji ruchu, to niewykluczone, że tego typu decyzje zostaną podjęte”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Ale czy Pan, jako specjalista w tym zakresie już coś takiego przewiduje czy jeszcze nie, czy będzie to badane”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Będzie to analizowane. Jeżeli rzeczywiście będą duże opóźnienia, bądź duże utrudnienia spowodowane zwiększonym ruchem do Dworca Łódź Widzew, to na pewno zostanie to poddane szczegółowej analizie. Odpowiadając na poprzednie pytanie, czy po uruchomieniu Dworca będziemy obserwować, co się dzieje z tymi dworcami, to powiem, że tak będziemy to obserwować i na bieżąco reagować. Także na pewno, jeżeli wystąpi jakaś sytuacja kryzysowa, to będziemy podejmować działania w celu poprawy”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Miałam przyjemność współpracować z Panem Dyrektorem przy kończeniu projektu wodociągowo – kanalizacyjnego i pamiętam ile było problemów związanych z organizacjami ruchu. Proszę powiedzieć kiedy powinna być przygotowana jakaś koncepcja nowej organizacji ruchu w sytuacji, kiedy od 15 października Dworzec będzie zamknięty. Czy mógłby Pan taką przybliżoną datę podać"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Organizację ruchu przygotowuje się w przypadku zamknięcia dróg publicznych. Z moich bieżących informacji we wstępnym etapie, do takich sytuacji nie powinno dochodzić".

Radny p. Bogusław Hubert zapytał: „W dniu 3 października będzie znany nowy rozkład jazdy PKP, a 5 października Pan Wiceprezydent deklaruje, że będzie już znany nowy rozkład MPK i zostaną powiadomieni mieszkańcy o tym. Równocześnie Dyrektor ZDiT deklaruje, że propozycje nowego rozkładu jazdy MPK przedstawi do konsultacji radom osiedli. Co Pan Dyrektor chce konsultować z radami osiedli? Jakie propozycje skoro już 5 października będzie już ogłoszony nowy rozkład jazdy"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Na tej sali padło określenie terminu przez Pana Wiceprezydenta. Ja jestem tylko wykonawcą tego polecenia. My mieliśmy w założeniu, po otrzymaniu tych informacji, na podstawie dotychczasowych rozmów wysłanie informacji do rad osiedli. Natomiast Pan Wiceprezydent w swojej dobroci nam ten czas skrócił, dając nam 2 dni. W związku z tym pozostaje mi się tylko dostosować do tego terminu".

Radny p. Bogusław Hubert zapytał: „Dlaczego na konsultacje społeczne, które były ogłoszone przede wszystkim w mediach, nie zostały zaproszone specjalnym powiadomieniem czy zaproszeniem rady osiedli. Rady osiedli nie wiedziały o tym, nie zostały zaproszone, czują się pominięte przy tak ważnej sprawie, jak konsultacje dotyczące nowego rozkładu jazdy MPK"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Ogłoszenie o konsultacjach, dotyczących zmiany systemu komunikacyjnego w Łodzi były wydrukowane w dwóch gazetach. Były również na stronie internetowej ZDiT i osobiście brałem udział w konsultacjach, które miały miejsce w czwartek i byli przedstawiciele rad osiedli. Może nie wszystkich, ale część na pewno była".

Radny p. Bogusław Hubert zapytał: „Być może byli, jako mieszkańcy Łodzi. Natomiast rady osiedli nie były zawiadomione o planowanych konsultacjach. Czy prace na Rondzie Inwalidów zostaną zakończone do 15 października"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Wczoraj mieliśmy naradę koordynacyjną wewnątrz ZDiT i będą czynione starania, żeby główne prace drogowe przed 16 października zostały zakończone. Może wystąpić sytuacja, w której będą niewielkie utrudnienia związane z pracami wykończeniowymi".

Radny p. Bogusław Hubert zapytał: „Ale niewielkie utrudnienia w sytuacji, kiedy będzie to główny dworzec łódzki, to będą wielkie utrudnienia".

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Mówimy o sadzeniu zieleni, bądź pracach przy opaskach, także nie powinny one wchodzić w pas drogowy".

Radna p. Ewa Majchrzak zapytała: „Obecnie jesteśmy w punkcie informacja Prezydenta dotycząca ograniczeń liczby kursów autobusów i tramwajów MPK i ja tak naprawdę nie dowiedziałam się dlaczego od września nie zostały przywrócone rozkłady jazdy, które były przed wakacjami? Rozumiem, że w okresie lipca i sierpnia jest zmniejszona częstotliwość dlatego, że młodzież i dzieci nie chodzą do szkoły, mieszkańcy Łodzi wyjeżdżają na wakacje. Natomiast nie jestem w stanie zrozumieć, dlaczego Pan Prezydent zafundował mieszkańcom Łodzi od września rozkład jazdy sanatoryjno – wczasowy i tak naprawdę nikt nigdzie nie może zdążyć? Chciałabym się dowiedzieć dlaczego zostały ograniczone od września kursy autobusów i tramwajów? I chciałbym się dowiedzieć, dlaczego rozkłady jazdy, które są umieszczone w internecie na stronie MPK nie są zgodne z tymi, które są umieszczane na przystankach"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o rozkłady wrześniowe, to były one dostosowane do zmniejszonej liczby pasażerów, którzy kursują we wrześniu, mowa o studentach, którzy jeszcze we wrześniu do Łodzi w pełnym składzie nie przyjeżdżają. Od 26 września zostały wzmocnione linie kursujące w rejonie osiedli studenckich. Natomiast rzeczywiście zostały poczynione pewne zmiany w rozkładach jazdy, dotyczące zwłaszcza godzin międzyszczytowych, gdzie zapotrzebowanie na komunikację miejską jest niższe niż w godzinach szczytu. Jeżeli chodzi o różnice w rozkładach jazdy w internecie i na przystankach, to oczywiście taka sytuacja nie powinna mieć miejsca i myślę, że jest to sytuacja, która nie dotyczy wszystkich rozkładów, a jedynie pojedynczych przypadków. Zostanie to bezzwłocznie poprawione".

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Mam prośbę do Państwa, ustalając kolejne rozkłady jazdy, które będą funkcjonowały od października, to chciałabym abyście Państwo uwzględnili, że osoby przesiadające się długo nie oczekiwały na dany tramwaj. Dla przykładu powiem, że osoba która jeździ tramwajem linii 2 i przesiada się na tramwaj linii 8, który jedzie dalej, to ta 2 dojeżdża zawsze za 8 i pasażer musi ponad 20 min. w godzinach wieczornych czekać na kolejny tramwaj".

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o koordynację rozkładów jazdy na liniach tramwajowych, to jest ona czyniona, tylko że problem polega na tym, że w każdym punkcie Miasta, na każdym węźle niestety nie da się tak ułożyć rozkładu, żeby czas oczekiwania był do 5 min. Generalnie rozkłady tworzone są w ten sposób, że są zachowywane równe odstępy czasowe na poszczególnych ciągach, czego najlepszym przykładem jest trasa Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, gdzie tramwaj mamy w godzinie szczytu co 2 minuty. Przy tym założeniu niestety zawsze zdarzy się miejsce, w którym gdzieś jeden tramwaj któremuś ucieknie. Oczywiście, jeżeli zgłaszają się pasażerowie, którzy w godzinach wieczornych czy porannych mają problem z przesiadką przy dojeździe do pracy, to w miarę możliwości technicznych staramy się to poprawiać".

Radny p. Bartosz Domaszewicz powiedział: „Chciałbym prosić o uzupełnienie tej informacji, o której rozmawialiśmy wcześniej, także o te planowane zmiany, tak żeby to zestawienie obejmowało zmiany dotychczasowe i te które są planowane z opisem

potencjalnych zysków, jeśli chodzi o oszczędności, które miasto poczyni dzięki zmianom w kursach, jeśli w ogóle je poczyni. Ponadto chciałbym zapytać jeszcze, bo być może są jakieś linie, które zostały wydłużone, albo kursy, których ilość została zwiększona? Bo rozumiem, że polityka Miasta, zmierzająca do wspierania transportu publicznego i zachęcania mieszkańców do przesiadania się z samochodów na autobusy i tramwaje jest ciągle w mocy. Więc chciałbym zapytać czy są być może takie optymistyczne ruchy? A jak nie, to czy są planowane"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o wzmocnienia, to w miesiącu wrześniu trzy linie zostały wzmocnione. Tak, jak już powiedziałem 8,10 i 12. Jeżeli chodzi o przyszłe zmiany to tak, jak powiedziałem wzmocnienie Dworca Łódź Widzew poprzez chociażby skierowanie linii 75 i to jest w zakresie planowanym i uruchomienie dodatkowej linii w rejonie Dworca".

Radny p. Bartosz Domaszewicz powiedział: „To prosiłbym, aby to zestawienie zawierało też te optymistyczne zmiany i ewentualny wzrost kosztów. Będziemy wtedy wiedzieli, jak to wygląda. Mam też pytanie w związku z tymi zmianami, zmienia się też limit wozokilometrów, które wykonuje MPK czy my się ciągle poruszamy w tej samej ilości wozokilometrów zakontraktowanych przez MPK"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Na pewno się liczba wozokilometrów zmieni".

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Ale w górę czy w dół"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „W dół".

Radny p. Bartosz Domaszewicz powiedział: „To w informacji pisemnej prosiłbym też o procentową zmianę, czyli o ile procent mniej wozokilometrów będzie zrealizowanych przez miejskiego przewoźnika"?

Radna p. Anna Adamska – Makowska zapytała: „Czy Państwo przewidują możliwość zmian godzin kursowania autobusów, tak aby pracownicy z okolic Nowego Józefowa nie spóźniali się na zmiany, albo nie wychodzili wcześniej z pracy i zwiększenia ilości kursów wtedy, kiedy są zmiany między godziną 6:00, 14:00 i 22:00 i czy jest jakakolwiek opcja wydłużenia linii 86 i 76 do Nowego Józefowa i to nie na stałe, tylko w tych godzinach zmianowych "?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o linie dowożące ludzi do miejsc pracy o których Pani mówiła, na podstawie wyników przeprowadzonych badań potoków pasażerskich niestety stwierdziliśmy, że linie te poza godzinami zmian pracy tak naprawdę jeżdżą praktycznie puste, wożąc po parę osób. Dlatego naszym celem jest również to, żeby ten system połączeń komunikacyjnych do zakładów pracy był optymalny na tej zasadzie, żeby w godzinach dowożenia i zabierania ludzi ze zmian z pracy i do pracy był dostosowany do potrzeb".

Radna p. Anna Adamska – Makowska zapytała: „Ale mam informację, od pracowników firmy, z której wynika, że powiedzmy odjazd autobusu linii 98 to godzina 22:06, a pracownicy dopiero o 22:00 kończą zmianę. Czy nie na opcji, aby tą 22:06 zamienić na 22:15, tak, aby mogli zejść ze zmiany wtedy, kiedy ją kończą, ubrać się, wyjść i dojść do autobusu”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Opcja zawsze taka jest. Natomiast nie otrzymywaliśmy tego typu skarg do ZDiT. Odnośnie skierowania wszystkich linii z rejonu do fabryk na Nowym Józefowie, to nie tędy droga, bo niedługo się okaże, że wszystkie linie z połowy Miasta będziemy musieli skierować pod fabrykę nieważne jakiej firmy. Nie tędy droga. Wydaje mi się, że docelowym układem powinna byś sytuacja w której mamy jedną linię obsługującą dany zakład, który rozwozi ewentualnie po rejonie, w którym są zlokalizowane pętle autobusowe z normalnymi liniami miejskimi. Wtedy krótką przesiadką przy dużej częstotliwości tylko i wyłącznie w godzinach zmian ci pasażerowie mieliby dużo większe pole manewru jeżeli chodzi o podróże”.

Radna p. Anna Adamska – Makowska zapytała: „Po części się z Panem zgadzam. Natomiast należy wziąć pod uwagę, że po pierwsze w tych zakładach znajduje zatrudnienie gro mieszkańców naszego miasta. Po drugie jeśli ci mieszkańcy nie będą mieli zapewnionego przyzwoitego dojazdu do miejsca pracy, to nie przyjdą do nas inwestorzy, bo nie będą mogli znaleźć pracowników do swoich zakładów. Więc jedno determinuje drugie i myślę, że warto rzeczywiście się nad tym pochylić. Natomiast jeśli Pan mówi, że nie mieliście takich sygnałów, to rozumiem, że jeśli złożę interpelację wraz z petycją pracowników, to ZDiT rozpatrzy możliwość zmian godzin kursowania wtedy, kiedy są zmiany w tych zakładach”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „To nie musi być forma interpelacji. Wystarczy zwykły email do ZDiT”.

Grażyna Gumińska zapytała: „Wiosną po oddaniu do użytku Dworca Łódź – Widzew zmieniono trasę linii autobusu 85 i 85A. Został wyłączony ten odcinek od Ronda Inwalidów do ul. Augustów i w tej chwili autobusy wjeżdżają w Osiedle Mieszka I. Pisałam w tej sprawie interpelację. Państwo mi odpowiedzieliście, że przywrócenie chociażby jednej z tych linii na tym odcinku będzie, po przeanalizowaniu ruchu na tym odcinku. Proszę mi powiedzieć czy w związku z tymi zmianami nie istnieje możliwość przywrócenia chociaż tej jednej linii 85 bądź 85A z uwagi na to, że na ul. Lermontowa jest szkoła z klasami integracyjnymi i przedszkole integracyjne, gdzie rodzice dowożą dzieci niepełnosprawne. To spowodowało duże uciążliwości dla tych mieszkańców osiedla”.

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Celem nadrzędnym w tym momencie jest poprawne skomunikowanie dworca Łódź Widzew i wydaje mi się, że z uwagi na wzrost rangi Dworca Łódź Widzew na chwilę obecną tego typu zmiany nie powinny mieć miejsca”.

Grażyna Gumińska zapytała: „Ja rozumiem, ale chociażby rano, kiedy dzieci są dowożone do szkoły czy do przedszkola w tych godzinach zmienić którejś linii. Przecież linia 85A to jest autobus, który tak naprawdę dowozi pracowników do zakładów prawda”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Linia 85 to są wybrane kursy, linii 85A, które realizują kursy do Della”.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział m.in.: „Bardzo proszę o zadawanie pytań, bo jesteśmy w fazie pytań”.

Grażyna Gumińska powiedziała m.in.: „Proszę Państwa, ale to jest ważne”.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział m.in.: „Pani Radna z całym szacunkiem, ale my rozmawiamy wyłącznie o sprawach ważnych. Natomiast jesteśmy w określonym punkcie”.

Grażyna Gumińska powiedziała m.in.: „Ale to jest jedyna okazja, bo interpelacja nie przyniosła żadnego skutku”.

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „Kiedy dokładnie odbędzie się uroczyste oddanie do użytku 4 punktów park and ride, które mi p. Giedryś obiecała 3,5 roku temu. Czy jest już taka data”?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Zajmuję się komunikacją miejską, a nie parkingami park and ride”.

Radny p. Bartosz Domaszewicz powiedział: „Ale to jest element systemu komunikacji miejskiej, bo jak się zaparkuje tam samochód, to można wsiąść w autobus. I właśnie po to one są robione. Więc pytam, kiedy będzie uroczyste oddanie do użytku”?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Arkadiusz Banaszek** mówiąc m.in..: „Na dzień dzisiejszy nie jest mi wiadomo, żebyśmy planowali otwarcie takich parkingów”.

Radny p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „A czy planujecie państwo budowę takich systemów park and ride”?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Arkadiusz Banaszek** mówiąc m.in..: „Jest to jeden z elementów strategii dotyczącej transportu miejskiego, więc tak, takie plany będą robione”.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał: „Jakie działania podejmie ZDiT, żeby zachęcić Łodzian, aby przesiadali się z samochodów osobowych na autobusy i tramwaje, bo jeżeli my będziemy prowadzili taką politykę, że skoro ktoś wsiada do samochodu, to my likwidujemy połączenia autobusowe to doprowadzimy do tego, że za parę lat wszyscy będą musieli mieć samochód, bo nie będzie można nigdzie dojechać autobusem i tramwajem, bo polikwidujemy te linie. I będziemy podróżować tak, jak my podróżowaliśmy z Panem Radnym po Los Angeles, że trzeba było wynająć samochód, bo nawet jak chcieliśmy jechać autobusem, to nie było takiej możliwości. Więc jakie działania będą podjęte? Być może gdybyśmy zrobili odwrotnie, że będą częściej linie autobusowe jeździły to kierowcy samochodów zostawią samochody w domu i wsiądą do autobusu czy tramwaju, który go szybko zawiezie do centrum Miasta. To jest pytanie też o buspasy, bo myślę, że w wielu miejscach w Łodzi takie pasy by się przydały. One powodowałyby, że autobusy nie będą stały

w korkach. To również spowoduje, że zachęcimy Łodzian do tego, aby przesiadać się z samochodów na autobusy i tramwaje. Jesteśmy ledwo po tygodniu zrównoważonego transportu, po dniu bez samochodu, więc warto by było powiedzieć, jakie działania będą podejmowane przez ZDiT".

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Myślę, że jesteśmy już na etapie tych zmian, bo myślę, że każdy z nas zdaje sobie sprawę, że błędne koło, które polega na ciągłym zmniejszaniu częstotliwości kursowania, jest jak sama nazwa wskazuje błędnym kołem. Z działań podejmowanych obecnie przez ZDiT jak i przez miejskiego przewoźnika, w tej chwili trudno wymienić wszystkie działania. Jeżeli chodzi o zadania inwestycyjne, realizowane w tej chwili projekty, chociażby w zakresie przebudowy, modernizacji torowisk, zakładają w większości przypadków odseparowanie ruchu tramwajowego lub wpuszczanie autobusów na torowiska tramwajowe celem poprawy punktualności, czy unikania stania w korkach. Tego typu rozwiązania przewidywane są chociażby na ul. Przybyszewskiego, gdzie w ramach modernizacji torowiska będzie zbudowany pas autobusowo – tramwajowy. Wspólne przystanki autobusowo – tramwajowe na ul. Łagiewnickiej. W założeniach przebudowy trasy WZ również przewidziane są punkty przesiadkowe, zintegrowane. Przewidziane są również miejsca, gdzie autobusy będą wjeżdżać na torowisko. To są działania stricte infrastrukturalne tzw. działania twarde. Z działań miękkich to wymogi, jakie postawiliśmy w umowie przewoźnikowi dotyczące nowego taboru, są dosyć wysokie. Ostatnie przekazanie 45 nowych pojazdów wyposażonych w klimatyzacje, wyposażonych w monitoring, to też jest istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa pasażerów. Także te działania podejmowane i będą podejmowane na pewno dalej. Myślę, że na efekty działań, które są podejmowane jeszcze chwile będziemy musieli poczekać. Natomiast myślę, że niedługo będziemy mogli się pochwalić odwróceniem trendu czyli nie będzie nam spadać liczba pasażerów, tylko ta liczba będzie nam wzrastać".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał: „Była mowa o oszczędnościach i taka informacja będzie przekazana p. Domaszewiczowi. Ale ja mam pytanie, jakie mieliśmy wpływy z biletów komunikacji miejskiej do budżetu miasta przez ostatnie 8 miesięcy? I jak ma się to analogicznie do roku ubiegłego, bo słyszałem że jest wzrost wpływów i chciałbym dowiedzieć się, jaki to jest wzrost? Jak rozumiem, my to na bieżąco monitorujemy"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Plan finansowy z tytułu wpływu ze sprzedaży biletów na ten rok zakłada kwotę 130.000.000 zł. Po osiągnięciu tego MPK będzie mogło ubiegać się o tzw. bonus. W chwili obecnej jest to kwota 90.340.023 zł są to dane na 21 września 2011 r. Analogicznie jest to wzrost w stosunku do roku ubiegłego o ok. 22%".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał: „Czyli mamy większy wpływ o 22%. Czy Pan Dyrektor ma informację, czy to są migawki czy to są bilety jednorazowe"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Ogółem ze sprzedaży biletów".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał: „Czyli nie mamy w tej chwili rozbicia"?

Odpowiedzi udzielił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o tego typu informacje, to były wykonywane badania struktury przejazdów i tam jest ściśle określone, na temat struktury przejazdów, czyli ile osób na podstawie biletu jednorazowego, ile na podstawie biletów miesięcznych".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział: „Bardzo się cieszę z tej informacji, że mamy o 22% większe wpływy, a nie musieliśmy podwyższać cen biletów komunikacji. Czyli można zwiększyć wpływy do budżetu, nie podwyższając cen biletów".

Ad pkt 11 - Informacja Prezydenta Miasta Łodzi dotycząca terminu zamknięcia Dworca Fabrycznego i przygotowań organizacyjnych miasta w tym zakresie.

Informację dotyczącą terminu zamknięcia Dworca Fabrycznego i przygotowań organizacyjnych miasta w tym zakresie przedstawił **pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Nowego Centrum Łodzi p. Błażej Moder** mówiąc m.in.: „Tak, jak powiedziałem w mojej poprzedniej wypowiedzi, mamy podpisaną umowę z wykonawcą inwestycji z konsorcjum, którego liderem jest firma TORPOL. Umowa została podpisana w dniu 18 sierpnia. Na dzień dzisiejszy, oczekujemy na przedstawienie harmonogramu realizacji inwestycji przez wykonawcę. Najpierw będzie przedstawiony harmonogram ogólny, który musi zostać zaakceptowany przez wszystkie trzy strony umowy. Na podstawie tego wykonawca przystąpi do prezentacji bardzo szczegółowego harmonogramu realizacji inwestycji. Natomiast pewne prace już się rozpoczęły. Po pierwsze trzy strony umowy przygotowały wspólnie przetarg na inżyniera kontraktu dla tej inwestycji. Przetarg został już ogłoszony. Termin składania ofert to 26 października. Do czasu nie wyłonienia inżyniera kontraktu, dla całej inwestycji obowiązki inżyniera tymczasowego, dla kontraktu pełni zespół ekspertów, pracowników PKP PLK. Tak, jak Państwo wiecie z doniesień prasowych termin zamknięcia Dworca jest utrzymany. Będzie to 16 października o północy. Na dzień 17 października przewidziane jest podpisanie aktu notarialnego, przyjętego uchwałą Rady Miejskiej w roku ubiegłym. Jeśli chodzi o wszystkie rzeczy związane z uruchomieniem poszczególnych dworców tak, jak Łódź Chojny czy przygotowaniem i obsługą odpowiednich stacji Łódź Kaliska, Łódź Widzew, a także remontem trasy Łódź Kaliska, Łódź Widzew, to tak, jak powiedziałem są ze mną przedstawiciele PKP i PKP PLK, także poproszę ich o przedstawienie szczegółowych informacji i myślę, że po tych informacjach przeszlibyśmy do pytań".

Informację uzupełnił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o przygotowanie Dworca Łódź Chojny, to otwieramy go jako przystanek. Do 15 października będzie tam otwarta jedna kasa intercity dla podróżnych. Będzie przystosowane jedno pomieszczenie i toaleta. Zostaną wykonane remonty krawędzi peronowych. Będzie wykonane przejście na ul. Śląską i uruchomiony ponownie przejazd na ul. Śląską. Tak, żeby mogły przed dworzec dojeżdżać samochody osobowe i taksówki i również, żeby pasażerowie mogli wyjść w stronę ul. Śląskiej, a dodatkowo będzie utworzone przejście dla pieszych w stronę ul. Rzgowskiej. Na Dworcu Łódź Widzew, ze względu na zły stan kładki, która tam się znajduje, w najbliższym czasie zrobimy przejścia w poziomie szyn, z obu końców peronów. Myślę, że to też ułatwi podróż osobom niepełnosprawnym lub z

ciężkimi bagażami, a kładka niestety będzie musiała być zamknięta ze względu na zły stan techniczny. Nie opłaca się jej remontować, bo w niedługim czasie będziemy ją rozbierać. W trakcie prowadzonych robót na stacji Łódź Widzew, roboty będą tak wyglądały, że w pierwszej kolejności zostaną wybudowane nowe perony w środku stacji. Ta budowa nie będzie przeszkadzała w korzystaniu ze starych peronów. Po wybudowaniu nowych peronów, po wybudowaniu podziemnego przejścia dla pieszych, zostaną poddane remontowi stare perony. Ale to też nie będzie przeszkadzało już w obsłudze podróżnych. Jeżeli chodzi o ruch pociągów, to od 15 października większość pociągów będzie kończyła swoją trasę na stacji Łódź Widzew. Część pociągów będzie zaczynała jazdę ze stacji Łódź Kaliska z postojem na stacji Łódź Chojny i część pociągów w szczycie, kiedy ludzie będą wracać z Warszawy też będzie kończyła swoją trasę na stacji Łódź Kaliska. Ale w tym okresie najwięcej pociągów będzie kończyć i zaczynać bieg ze stacji Łódź Widzew. Po 11 grudnia, kiedy skończymy główne prace na trasie objazdowej, będzie odwrotna sytuacja. Praktycznie kilkanaście pociągów będzie zaczynać ze stacji Łódź Kaliska, a ok. 5 pociągów będzie zaczynać ze stacji Łódź Widzew. Także te proporcje się odwrócą, a to umożliwi od 15 grudnia, że większość łodzian będzie mogła korzystać ze wszystkich trzech stacji. Jeżeli chodzi o pociągi dalekobieżne, to takie założenie będzie już na całe 4 lata, że pociągi z Warszawy w stronę Wrocławia będą jechały z ominięciem stacji Łódź Widzew i będą się zatrzymywały na stacji Zgierz, Łódź Żabieniec, Łódź Kaliska. Natomiast pociągi z południa na północ Polski, czyli Kraków, Katowice, Gdynia, Bydgoszcz, będą przejeżdżały z pominięciem stacji Łódź Kaliska i będą się zatrzymywały w Łodzi na stacji Łódź Widzew, stacji Zgierz. To założenie też pewnie utrzymamy przez 4 lata remontu tych stacji. Obecnie trwają prace na stacji Łódź Kaliska. Na szlaku między Łodzią Kaliską, a Łodzią Chojny i te prace mają się zakończyć do połowy grudnia".

Następnie **przystąpiono do fazy pytań:**

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał: „Ile miejsc parkingowych jest obecnie na stacji Łódź Widzew, a ile jest na stacji Łódź Fabryczna"

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Na stacji Łódź Fabryczna te miejsca nie są we władaniu PKP, także trudno mi odpowiedzieć. Natomiast na stacji Łódź Widzew zostało wybudowanych 400 miejsc, a dodatkowo do 15 grudnia, jeszcze PKP uruchomi dodatkowy parking, który będzie się znajdował bliżej stacji Łódź – Andrzejów. Z tym, że to będzie parking na 50 miejsc i to będzie parking tylko utwardzony tłuczniem, tam nie będzie asfaltu. Droga dojazdowa i parking będą tylko tłuczniowe".

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał: „Ile miejsc parkingowych jest obecnie przy Dworcu Łódź Fabryczna"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Jest ok. 200 miejsc parkingowych. Jak widzimy Dworzec Łódź Widzew ma dużo większą liczbę, bo jak widzimy padła kwota 400 miejsc".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Komu jest wiadomo, jaki obszar zostanie po 15 października przekazany wykonawcy, jako plac budowy i czy obiekty inżynieryjne, znajdujące się na trasie, czyli mosty, wiadukty będą również zamknięte czy też to jest w późniejszym czasie? Jaki obszar zostanie przekazany, jaki teren budowy po 15 października?

Czy mamy taką informację i świadomość tego, że to będzie terenem budowy, więc nie będzie tam możliwości odbywania ruchu kołowego”.

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Na tą chwilę jeszcze nie, ponieważ tak, jak mówił p. Moder, wykonawca dopiero przedstawi nam harmonogram. Samo przekazywanie placu budowy będzie każdorazowo, w takiej wielkości i takim obszarze, o jaki wystąpi wykonawca. Jeżeli będziemy to akceptować i na pewno nie będzie to od razu cały obszar. Także ul. Niciarniana i ul. Widzewska będą jeszcze długo czynne”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „A ul. Składowa?”

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Tutaj trudniej mi powiedzieć, bo musimy poczekać na harmonogram i wystąpienie wykonawców o przekazanie placu budowy i wtedy będziemy wiedzieli, jaki to jest zakres. To będzie wynikało z koncepcji prac”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Rozumiem, tylko że organizacja ruchu, nie tylko komunikacji zbiorowej, ale również innej, kołowej uzależniona jest od tego, jaki obszar Łodzi zostanie zamknięty prawda? Czyli teraz mówienie o tym, jak będziemy jeździli dookoła tego placu budowy jest przedwczesne”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Tak”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Kto w mieście odpowiada za całość tego projektu, ponieważ jest wprowadzone zarządzenie projektowe. Kto personalnie odpowiada za koordynację wszystkich prac”?

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

Odpowiedzi udzieliła **prezydent Miasta p. Hanna Zdanowska** mówiąc m.in.: „Koordynuje projekt pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Jak będzie odbywał się ruch na Widzewie, w sytuacji, kiedy nie będzie istniała ul. Niciarniana i ul. Edwarda. Czy jest jakiś pomysł”?

Odpowiedzi udzielił **pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Nowego Centrum Łodzi p. Błażej Moder** mówiąc m.in.: „Tak, jak powiedział p. Stoszek, za organizację ruchu na terenie budowy odpowiedzialny będzie wykonawca i my będziemy musieli jako miasto, czyli jako strona umowy zaakceptować proponowany ruch na ternie budowy, wykorzystujący te ulice, o których Pan mówi. Także niezwłocznie, jak tylko otrzymamy od wykonawcy harmonogram realizacji budowy, harmonogram wywozu ziemi, te rzeczy natychmiast wpływają do gremium, które są określone w umowie, którą podpisało miasto wspólnie z PKP i wykonawcami i będą one musiały zostać zaakceptowane. Odpowiadając może o tych gremiach, które narzuca na nas umowa, to głównym gremium jest komitet sterujący, w skład którego wchodzi 2 przedstawicieli UMŁ, 2 przedstawicieli PKP PLK oraz 2 przedstawicieli PKP. Ze strony UMŁ w ubiegłym tygodniu, zarządzeniem Prezydenta Miasta zostały powołane 2 osoby p. Andrzej Pirek, dyrektor Departamentu Infrastruktury i Lokali oraz moja osoba. Także to jest gremium, które wynika z naszej umowy z PKP PLK i jednocześnie w zeszłym tygodniu, został powołany zespół koordynujący na poziomie UMŁ, na którego czele

stanął dyrektor p. Wojciech Rosicki. Na dzień dzisiejszy ze względu na to, że wykonawca nie przedstawił harmonogramu inwestycji, a prace projektowe dopiero się rozpoczynają, nie jesteśmy w stanie udzielić odpowiedzi, na tak szczegółowe pytania".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Wniosek z tego jest taki, że Miasto nie wie, którędy będzie odbywał się ruch i jest to chyba oczywista oczywistość. W jaki sposób dostaną się do Zgierza mieszkańcy Bałut w sytuacji, kiedy linia 46, o której będziemy mówili w następnym punkcie, najprawdopodobniej przestanie funkcjonować? Wiemy, że część pociągów kierunek Szczecin – Poznań – Kraków tam się będzie zatrzymywała czy jest jakiś pomysł, czym dojadą ludzie do Zgierza"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Na chwilę obecną nie zakładamy takiej sytuacji, że linia 46 nie będzie funkcjonować. Jesteśmy na etapie negocjacji, rozmów zarówno z kierunkiem Konstantynów, Lutomiersk, dotyczącym linii 43, jak i również z kierunkiem Zgierz – Ozorków, dotyczących linii 46. Intencją Miasta i kierunkiem naszych działań, żeby obydwie linie funkcjonowały na trasie obecnej".

Odpowiedź uzupełnił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Jeśli chodzi o odpowiedź na Pana pierwsze pytanie, to jest dokładnie tak, jak Pan powiedział, ale to wynika z procedury, która została przyjęta. Przypomina, że inwestycja jest wykonywania na zasadzie zaprojektuj i wybuduj. W momencie, kiedy wykonawca zaprezentuje nam harmonogram robót, będziemy wspólnie z Konsorcjum zgłaszać do tego uwagi i dopiero na podstawie tego harmonogramu będziemy w stanie określić to, o co Pan pytał. Taka została przyjęta procedura i tak to będzie wyglądało. Natomiast zamiarem władz Łodzi nie jest zawieszenie komunikacji do Zgierza. Zastanawiamy się nad inną formułą organizacyjno – prawną, niekoniecznie w takiej formule, jak funkcjonuje dzisiaj. Natomiast niewątpliwie komunikacja do Zgierza zostanie zachowana".

Radny p. Jarosław Berger powiedziała m.in.: „To ja już zakończę i nie będę zadawał więcej pytań. Byłbym jeszcze bardziej spokojny, gdyby ta sesja odbywała się w kwietniu:.

Radny p. Piotr Bors zapytał: „Przedstawiciel PKP powiedział, jak ma wyglądać ruch. Tylko proszę mi powiedzieć, kiedy Państwo ruszycie z jakąkolwiek akcją informacyjną, że to tak wygląda? Dzisiaj Łodzianie tak naprawdę nie wiedzą, więc kiedy PKP poinformuje o tym Łodzian"?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Mogę powiedzieć za spółki PKP i PKPL, że propozycja rozkładu przechodzi ostatnie uzgodnienia z przewoźnikami kolejowymi i tak, jak już wcześniej była mowa 3 października powinien być ten rozkład gotowy i od tego dnia będziemy go propagować najszerzej, jak będziemy mogli".

Radny p. Piotr Bors zapytał: „A jakie Państwo źródło przewidują"?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Na pewno w punktach informacyjnych na dworcach. Na pewno w pociągach, które kursują i na pewno w prasie. A także na początku października zrobimy konferencję dla łódzkich mediów".

Radny p. Piotr Bors zapytał: „Ale czy Państwo planujecie, jakieś punkty informacyjne na dotychczasowym Dworcu Fabrycznym”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Tak oczywiście”.

Radny p. Piotr Bors zapytał: „Od kiedy ma zacząć funkcjonować ten przystanek na Chojnach”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Od 16 października dokładnie”.

Radny p. Piotr Bors zapytał: „A co tam się teraz dzieje? Czy tam już trwają prace”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Tak”.
Radny p. Piotr Bors zapytał: „Mam jeszcze pytanie dotyczące Chojen, bo Pan był uprzejmy wymienić te wszystkie kierunki. Ale jakoś nie zanotowałem, które pociągi mają zatrzymywać się na Chojnach”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Pociągi kursujące w relacji Łódź Kaliska – Warszawa”.

Radny p. Piotr Bors zapytał: „Mówił Pan, że ta trasa przechodzi jakąś modernizację czy jakieś drobne prace remontowe”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „One polegają na tym, żeby trasa wytrzymała 4 lata, kiedy będzie używana jako trasa objazdowa i żeby podnieść na niej prędkość, żeby skrócić czas jazdy między Widzewem, a Kaliską”.

Radny p. Piotr Bors zapytał: „Jaki będzie czas przejazdu na odcinku Kaliska Widzew”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Tam będzie poniżej 15 minut”.

Radny p. Piotr Bors zapytał: „Mówiliśmy o miejscach parkingowych na Łódź – Widzew, porównywaliśmy je z Fabrycznym, a proszę mi powiedzieć jak wygląda sytuacja, jeśli chodzi o miejsca parkingowe na Dworcu Łódź Chojny”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Na Dworcu Łódź Chojny miejsca, które mogą być udostępnione przez PKP to są tylko te, które są na podjeździe, przed Dworcem. Tam część planujemy przeznaczyć na miejsca parkingowe, a część na postój dla taksówek”?

Radny p. Piotr Bors zapytał: „Czyli to jest gdzieś w graniach 10 - 15 miejsc”?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Myślę, że troszkę więcej, ale nie dużo”.

Radny p. Piotr Bors zapytał: „A jak Państwo zamierzacie ten problem rozwiązać”?

Odpowiedź uzupełnił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Chojny zostały uruchomione, jako dodatkowy przystanek i tak poważnie zostały uruchomione na zasadzie pewnego bajpasu. Natomiast zakładamy, że główny ciężar przyjmą na siebie dwa dworce Widzew i Kaliska, ze względu na to, że są tak, a nie inaczej skomunikowane. Tak naprawdę Chojny mogły nie funkcjonować jako przystanek, ale ze względu na odległość pomiędzy obydwoma dworcami, PKP PLK doszła także do wniosku, że warto ten przystanek reaktywować. Przy całej świadomości, jak on wygląda i przy świadomości tymczasowości tego całego przedsięwzięcia. Państwo mówicie tak, jakby to przedsięwzięcie spadło znienacka. Przypominam tylko, że procedura wyłonienia wykonawczy trwała ponad 20 miesięcy. Ilość procesów, która w trakcie tego postępowania się toczyła, nieprzewidywalność pewnych spraw, spowodowała że nie chcąc tego projektu nie zrealizować, jest on na tyle ambitny i skomplikowany, że z punktu widzenia rozwoju miasta chyba ma największe znaczenie na przestrzeni ostatnich lat, taki harmonogram został nam narzucony i mieliśmy do wyboru dwie rzeczy: albo dać sobie spokój, albo spróbować to zrealizować. Nie jest do końca prawdą, że nie jesteśmy do tego przygotowani. Natomiast harmonogram wynikał z prac komisji przetargowej i z postępowania i zachowania uczestników całego postępowania”.

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Jakbym mógł jeszcze dodać o stacji Łódź Chojny to powiedziałem o tym, co na tą chwilę będzie. Natomiast w przyszłym roku PKP wykończy remont budynku, żeby był we właściwym stanie”.

Radny p. Jacek Borkowski zapytał: „Czy prawdą jest, że trasa Łódź – Warszawa jest jedną z najbardziej rentownych w Polsce”?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Tak, jeżeli chodzi o przewóz pasażerów, jest to jedna z najbardziej rentownych tras w Polsce”.

Radny p. Jacek Borkowski zapytał: „Pytam, ponieważ to jest uzasadnienie dla ogromnej liczby miejsc parkingowych. Pan wspomniał o 400, plus jeszcze dodatkowych 50. Zdaję sobie doskonale sprawę, że te samochody będą musiały w jakiś sposób dojechać. Oprócz tego dochodzi komunikacja zbiorowa. Do tego dochodzi jeszcze transport taksówkowy, indywidualny. Zadałem sobie trochę trudu i sięgnąłem do WPF i cały czas będę drążył ten temat. Chodzi mi o trasę WZ. Przez najbliższe dwa lata, czyli w roku obecnym też, kiedy mamy do spożytkowania 3.500.000 zł, w następnym 30.000.000 zł. Umówmy się, że przekonuje mnie to, że Państwo macie jakąś politykę transportową, zbiorową. Natomiast w następnych latach Państwo na trasę WZ wydacie 120.000.000 zł, a w 2014 roku 152.000.000 zł. Koncentracja działań na tej trasie będzie tak potężna, że chciałbym się dowiedzieć, czy grozi nam paraliż komunikacyjny, w związku w szczególności z przebudową skrzyżowania marszałków, ponieważ to jest trasa północ, południe i wschód, zachód. To jest jedyny potok, gdzie będzie odbywał się ruch ze strony Łodzi Widzew do centrum i z centrum do Łodzi Widzew. Pomijam już fakt, że w tej chwili ta trasa w godzinach szczytu dość skutecznie się korkuje”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Odpowiadając na to pytanie, chciałbym powiedzieć, że będzie realizowanych dużo inwestycji. Pan nie wymienił jeszcze wszystkich. Natomiast paraliżu komunikacyjnego nie będzie. Zakładamy takie rozwiązania, które umożliwią funkcjonowanie. Natomiast będzie

jeszcze robiona trasa Górna, gdzie dofinansowanie ze środków UE będzie ok. 193.000.000 zł. Dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego ok. 52.000.000 zł. Trasa WZ to również jest dofinansowanie z UE 236.000.000 zł, budowa Dworca Multimodalnego to jest również dofinansowanie z EU ok. 250.000.000 zł. Przebudowa przystanków kolejowych na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, to jest również zadanie dofinansowane ok. 2.000.000 zł. I inne zadania, na które miasto pozyskało środki finansowe. Sądzę, że nie ma takiej możliwości, żebyśmy nagle wycofali się z realizacji tych zadań, które wcześniej były uchwalone przez Radę, a ZDiT realizuje, bądź współrealizuje te zadania. Natomiast będzie to znacznie utrudnienie dla mieszkańców Łodzi, ale musimy w tym okresie 2011 – 2014 przez to przejść".

Radny p. Jacek Borkowski powiedział: „Bardzo dziękuję za tę informację. Ja tylko potrzebuję potwierdzenia, bo tak jak mówię cały ruch kolejowy, ten najbardziej rentowny, tam gdzie rzeczywiście jest największe obciążenie dla Łodzian, to co się odbywa w chwili obecnej z Łodzi Fabrycznej, przeniesie się na Łódź Widzew. A wy dojazd do Widzewa ze Śródmieścia praktycznie w pewnym momencie rozkopiecie. Nie wiem czy będzie jedna nitka, czy będą dwie nitki. Jak się będzie odbywał ten transport? Te dwa projekty będą szły równolegle. Czy macie Państwo jeszcze jakieś rozwiązania alternatywne"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Współpracujemy jeśli chodzi o wymianę informacji i zrobimy wszystko, zarówno jeśli chodzi o to zadanie inwestycyjne czyli Dworzec Multimodalny, jak i inne zadania, które będziemy realizowali w kolejnych latach, po otrzymaniu właściwej dokumentacji. Jak powiedziałem proces zmian organizacji ruchu jest procesem ciągłym, również po stronie wykonawcy leży uzgodnienie z ZDiT organizacji ruchu na konkretne zadanie. Natomiast ZDiT na bieżąco prowadzi takie prace i już przewidujemy, że w tych latach będziemy zmuszeni do kolejnej zmiany organizacji tego ruchu. To jest proces ciągły i my trzymamy rękę na pulsie".

Odpowiedź uzupełnił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Podzielam z jednej strony entuzjazm Pana Radnego, dotyczący wielkości prac drogowych. A tak zupełnie poważnie to mamy do wyboru budować, albo nie budować. Tak naprawdę albo skorzystamy z tej szansy cywilizacyjnej, albo odłożymy i nie zrealizujemy tego nigdy. Nikt nie ukrywa także, że będzie gorzej. Zdecydowanie gorzej, jeżeli chodzi, o to co będzie się z tymi pracami drogowymi robiło. Natomiast działania ze strony ZDiT mają polegać na tym, żeby minimalizować to, co złego może dziać się w tym zakresie. To, co dzieje się na Dworcu Widzew pokazuje, że pomysł, który będziemy realizować wygląda w sposób następujący: Widzew przejmuje gro pociągów na przestrzeni najbliższych dwóch miesięcy. Natomiast docelowo większość pociągów będzie odjeżdżać z Łodzi Kaliskiej, bo ona na dzisiaj jest w sposób właściwy skomunikowana z centrum Miasta. Tak naprawdę docelowo, to o czym Pan wspominał chcemy, żeby Widzew z związku z tym, że jest dużą dzielnicą mieszkaniową de facto korzystał z przystanku i ewentualnie, ci którzy jeżdżą dzisiaj z Widzewa do Warszawy mogli z tego korzystać. Natomiast, co do pozostałej części Łodzi, oferujemy im skomunikowanie się z Łodzi Kaliskiej".

Radny p. Jacek Borkowski powiedział: „Ja nie kwestionuję konieczności realizacji tych projektów, tylko twierdzę, że Łódź zmarnowała jeden rok na tym projekcie. Rok 2010 został kompletnie został zaprzepaszczony, jeżeli chodzi o realizację projektu WZ z prostej przyczyny. Na ten projekt zostało przeznaczonych 500.000.000 zł z czego rzeczywiście 200.000.000 zł jest ze środków unijnych. Natomiast w chwili obecnej mamy wykorzystany

niecały 1.000.000 zł. W moim przekonaniu jest to zmarnowany czas, kiedy my praktycznie powinniśmy być, jeżeli chodzi o realizację tej inwestycji powinniśmy być daleko dalej. W tej chwili te dwie inwestycje się na nas nakładają i Łodzianie będą później mieli pretensje, że to my zawaliliśmy sprawę, kiedy to co złe, stało się w roku ubiegłym".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Mam pytanie dotyczące rozkładu PKP, bo usłyszałam tutaj, że część pociągów na trasie Warszawa – Łódź zwłaszcza tych wieczornych będzie się zatrzymywać na Dworcu Łódź Chojny i Łódź Kaliska. Rano będzie ktoś wyjeżdżał ze stacji Łódź Widzew, a wieczorem będzie wracał na Łódź Chojny? Dobrze zrozumiałam"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „To co mówiłem w szczycie pociągi będą wyjeżdżały z Łodzi Kaliskiej, będą się zatrzymywały na stacji Łódź Chojny, Łódź Widzew i będą jechały do Warszawy. Pozostałe pociągi będą brały początek ze stacji Łódź Widzew, a pociągi przyjeżdżające z Warszawy, będą też zatrzymywały się na stacji Łódź Widzew, na stacji Łódź Chojny i dojeżdżały do stacji Łódź Kaliska".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Pan mówił o modernizacji Dworca Łódź Chojny, kiedy dokładnie ta modernizacja nastąpi? Mówił Pan o zmianach dotyczących wykonania remontu peronów czy przejścia na ul. Śląską. Kiedy Państwo chcecie wykonać te wszystkie prace? Czy macie już harmonogram tych działań"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Te prace będą wykonane do 15 października tego roku. Natomiast docelowy remont Dworca Łódź Chojny będzie wykonany w roku przyszłym. Natomiast krawędzie peronowe, przejścia dla pieszych i przejazd będzie wykonany do 15 października".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska – Cudak zapytała: „Jest Pan optymistą, że zdążycie tak"?

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Tak".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytał: „Czy w związku z tym, że tak, jak Pan Dyrektor potwierdził PKP ma plany zatrzymywania jakiejś liczby pociągów na stacji Żabieniec, czy są jakieś plany dotyczące ustanowienia przystanku tramwajowego bezpośrednio przy Dworcu i czy są plany skomunikowania Radogoszcza z Żabieńcem w sposób dogodny dla pasażerów? Czy perony naszego nowego, wymarzonego Dworca będą miały dogodną wysokość dla pasażerów czy też tak, jak to miało miejsce przy Kolei Aglomeracyjnej będą dostosowane bardziej do pociągów towarowych"?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie to o Żabieńcu mówimy, jako o trasie przebiegu pociągu. Pociągi na Żabieńcu będą zatrzymywać się tylko te, które w tej chwili się zatrzymują. Tam dodatkowych pociągów nie przewidujemy. Natomiast perony na ul. Niciarnianej, Widzewie i na Fabrycznej będą miały wysokość 76 cm, czyli to będą perony wyższe niż na Kolei Aglomeracyjnej".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytał: „Czy w związku z uruchomieniem tych trzech stacji przy wszystkich dworcach przewiduje się dla odciążenia transportu samochodowego i

miejskiego, parkingi dla rowerów czy jakieś drogi dla rowerów? Drugie pytanie jest bardziej skomplikowane. Jeżeli linia 70 czy 70A, od 16 października pojedzie na Widzew, a jednocześnie rozpocznie się remont torowiska na ul. Kopcińskiego, to czym mieszkańcy Chojen i Dąbrowy dojadą do okolic Szpitala Barlickiego. Jak będzie rozwiązany ten problem"?

Odpowiedzi udzielił **przedstawiciel PKP PLK p. Zdzisław Stoszek** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o parkingi dla rowerów, to PKP nie przewiduje takich parkingów. Nie wiem jak Miasto. Natomiast po wybudowaniu Dworca Łódź Fabryczna będzie tam specjalne miejsce na parking dla rowerów".

Odpowiedź uzupełnił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o remont torowiska na ul. Kopcińskiego, to jeżeli będzie on realizowany, to będzie uruchomiona komunikacja zastępcza, żeby uniknąć problemów i komplikacji dla mieszkańców".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytał: „A którędy ona będzie przeprowadzona i jak rozumiem będzie to autobus"?

Odpowiedź uzupełnił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Będzie wymieniane torowisko na ul. Kopcińskiego od ul. Narutowicza, do ul. Piłsudskiego. To jest prosty odcinek drogi z wyłączeniem wiaduktu i torowisko jest w pasie wydzielonym, także można z powodzeniem puścić komunikację zastępczą w formie autobusu".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytał: „A jeśli chodzi o te udogodnienia dla rowerów i parkingi"?

Odpowiedź uzupełnił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o udogodnienia dla rowerów, to oczywiście weźmiemy to po uwagę i jeżeli będzie taka potrzeba to zostaną zrobione".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytał: „Przy Dworcu Łódź Chojny jakiś parking dla samochodów jest przewidziany, dla taksówek również, a czy jest rozważane podciągnięcie jakiejkolwiek linii komunikacji miejskiej bezpośrednio pod Dworzec"?

Odpowiedź uzupełnił **kierownik Wydziału Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorczyk** mówiąc m.in.: „Bezpośrednio w rejonie Dworca Łódź Chojny jest komunikacja miejska i jeżeli PKP PLK wywiąże się ze swoich obietnic, a wszyscy wiemy, że współpraca idzie dosyć dobrze i mamy obiecane przejście bezpośrednio z peronu na pętlę autobusową i w kierunku północnym na pętlę tramwajową, to żadnej linii, która będzie wjeżdżać bezpośrednio na peron nie będzie. W linii prostej dojście z peronu kolejowego na peltę autobusową wynosi niecałe 30 m. Jeśli chodzi o strefę dojścia do pętli tramwajowej na Chojnach, to jest to odległość poniżej 100 m. W przypadku konieczności wzmocnienia dodatkowego, gdyby się okazało, że Dworzec Łódź Chojny jest bardzo oblegany, istnieje możliwość zlokalizowania również przystanku autobusowego na ul. Kilińskiego przy ul. Śląskiej, gdzie jakiś autobus mógłby realizować również połączenia do pl. Niepodległości czy w innych kierunkach. Za wyjątkiem Dworca Łódź Widzew, który już w chwili obecnej jest prawidłowo skomunikowany przynajmniej komunikacją

autobusową, Dworzec Łódź Chojny będzie na pewno pod tym względem lepszy niż Łódź Kaliska”.

Ad pkt 12 - Informacja Prezydenta Miasta Łodzi dotycząca przyszłości linii tramwajowej 46, 46a i 16 oraz międzygminnej komunikacji tramwajowej.

Informację przedstawił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Spotkania dotyczące zmian obowiązujących porozumień dotyczących funkcjonowania linii 46, 46a, 16 oraz 43 i 43bis odbywały się już od dnia 8 marca 2011 r. z gminami ościennymi. 24 marca 2011 r. wszystkie gminy, będące uczestnikami rozmów otrzymały od ZDiT projekt nowego porozumienia komunalnego, dotyczącego komunikacji międzygminnej. Dnia 27 czerwca 2011 r. Miasto wypowiedziało porozumienia komunalne w sprawie międzygminnej komunikacji tramwajowej, z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia. Głównym celem proponowanych zmian jest przede wszystkim wprowadzenie wspólnej polityki taryfowo – biletowej na liniach tramwajowych 43 i 46. Dostosowanie wielkości taboru do występujących potoków pasażerskich na liniach i elastyczność w zakresie zwiększenia lub zmniejszenia podaży, przejęcie roli organizatora komunikacji publicznej przez miasto. Polepszenie jakości usług poprzez przewidywany zamiar ich realizacji taborem młodszym, od obecnie eksploatowanego na linii 43 i 46. Ważnym aspektem proponowanych zmian, jest istniejące niewspółmierne finansowanie linii, w których Łódź zgodnie, z dotychczasowymi porozumieniami partycypuje w finansowaniu na poziomie ok. 67% kosztów ich działalności. Należy podkreślić, że wolą Miasta nie jest likwidacja dotychczas funkcjonujących linii, zaś wypowiedzenie porozumień komunalnych z gminami sąsiednimi, nie zawiesza kursowania linii podmiejskich. Proponowane zmiany mają na celu przede wszystkim podniesienie przez miasto standardu i jakości świadczonych usług dla mieszkańców i wszystkich uczestników porozumienia oraz zapewnienie punktualności, optymalnego czasu podróży. Pragnę wymienić kilka zalet w proponowanych zmianach. Po pierwsze wprowadzenie wspólnego biletu na terenie wszystkich gmin. Dotychczas funkcjonujący system jest nieczytelny, a przede wszystkim nieekonomiczny z punktu widzenia pasażera. Osoba podróżująca z Ozorkowa do centrum Łodzi musi skasować aż trzy bilety. Pierwszy na odcinku Ozorków – Proboszczewice za 1,80 zł. Na terenie Zgierza za 1,80 zł oraz 30 min bilet na terenie Łodzi za 2,40 zł. Całkowity koszt przejazdu to 6 zł. W przypadku wprowadzenia łódzkiego biletu, proponowany koszt przejazdu wyniesie 4,80 zł. Zwiększy to atrakcyjność linii, a w przyszłości może się przełożyć na mniejsze dopłaty gmin do komunikacji. Drugą zaletą jest możliwość dostosowania wielkości taboru do występujących potrzeb przewozowych na terenie gmin ościennych. Usługi na linii tramwajowej 46 realizowane są taborem wielkopojemnym, o pojemności przekraczającej 200 osób. W badaniach potoków pasażerskich największe napełnienie, jakie zanotowano na odcinku poza łódzkim wynosiło 100 osób. Normą w pozostałych przypadkach jest od kilkunastu do 30 osób na całym, długim odcinku do Ozorkowa. W przypadku przejęcia usługi przez MPK Łódź, wystąpi możliwość skierowania do obsługi tramwajów o pojemności do 100 osób, które w pełni zaspokoją potrzeby przewozowe na przedmiotowej linii, przy niższym od obecnego koszcie jednostkowym. Kolejną zaletą jest uregulowanie opłat poszczególnych gmin za świadczone usługi. Miasto w obowiązującym porozumieniu pokrywa prawie 67% kosztów funkcjonowania komunikacji, finansując tym samym część usług na terenie gminy Zgierz czy Ozorków. Dla porównania gmina Zgierz, przez którą przebiega znaczna część trasy, pokrywa koszty zaledwie 1% - 2% ogólnych kosztów. Dla Łodzi oznacza to wydatki rzędu 6.600.000 zł na całą linię z Chocianowic do Ozorkowa. Kolejną zaletą jest zwiększenie wpływu na działania Spółki i jakość świadczonych usług.

Miasto będąc jednocześnie największym udziałowcem w Spółce, mając aktualnie 49% oraz jest jednocześnie największym płatnikiem ok. 67%, nie ma praktycznie żadnego wpływu zarówno na działania Spółki jak i jakość świadczonych usług. Wszelkie decyzje w Spółce podejmowane są większością głosów. Kolejną zaletą jest poprawa jakości realizowanych usług przez skierowanie nowego taboru do obsługi linii. Obecnie usługi na trasie linii 46 realizowane są tramwajami, których wiek często przekracza 40 lat. Najmłodszy eksploatowany liniowo przez MKT tramwaj w chwili obecnej ma 34 lata, zaś najstarszy 52 lata. W przypadku przejęcia obsługi przez MPK, do obsługi linii mogą zostać skierowane nowsze tramwaje, które w ostatnich latach przeszły gruntowne modernizacje. Jeśli chodzi o odniesienie się i stanowisko gmin ościennych, do proponowanych zmian to miasto Zgierz wypowiedziało umowę użyczenia torowisk na terenie Zgierza, co jest równoznaczne z wycofaniem od stycznia 2012 r. tramwaju linii 16 ze Zgierza. Nie ma bowiem możliwości bezumownego korzystania z infrastruktury, będącej własnością innych gmin. Jedyną propozycją ze strony gmin sąsiednich, jest utrzymanie status quo, niekorzystnego ekonomicznie dla Łodzi. Gminy w uwagach do przedstawionego przez Łódź projektu porozumienia, jako jedyne możliwe rozwiązanie przedstawiły pozostawienie obecnych rozwiązań, które są dla Łodzi nieekonomiczne i nieuzasadnione. Jesteśmy przekonani, że proponowane zmiany są zmianami lepszymi i poprawią funkcjonowanie tej komunikacji i że dojdzie do podpisania porozumień międzygminnych".

Następnie głos zabrał **burmistrz Ozorkowa p. Jacek Socha** mówiąc m.in.: „Chciałbym uwypuklić kilka istotnych aspektów dla funkcjonowania tego porozumienia w przyszłości. Bardzo się cieszę z tych deklaracji. Z ubolewaniem stwierdzam, że na chwilę obecną całość działań sprowadza się do deklaracji, dlatego, że nie widzę żadnych konkretów. Żaden samorząd jeszcze do dnia dzisiejszego nie dostał propozycji precyzujących zasady, na jakich ta linia miałaby funkcjonować od 1 stycznia 2012 r. Cieszę się, że ma być lepiej, sprawniej tylko moje obawy związane są z informacjami, dotyczącymi funkcjonowania linii tramwajowych na terenie Łodzi, gdzie można z prasy dowiedzieć się o tym, że częstotliwość kursowania tramwajów uległa radykalnemu zmniejszeniu, zatem pytam: jak to się przełoży na funkcjonowanie linii tramwajowej 46. Poza tym chciałbym zwrócić uwagę na taki aspekt, jak dyrektywy unijne, które precyzują kilka pojęć m.in. przewoźnik wewnętrzny, kwestia rekompensat, kwestia związana ze stratami finansowymi, które w chwili obecnej wykazuje MPK. Zatem pytanie moje jest następujące, czy władze Łodzi są przygotowane do restrukturyzacji Spółki w taki sposób, aby zapewnić bezproblemowe funkcjonowanie układu komunikacyjnego z wykorzystaniem właśnie tego operatora, jakim jest MPK. Z uwagi na to, że na dzień dzisiejszy strata Spółki wynosi 36.000.000 zł chciałbym się dowiedzieć, w jaki sposób Władze chcą zapewnić, że ten przewoźnik będzie w sposób niezakłócony mógł zapewnić funkcjonowanie tej linii na odcinku pomiędzy Zgierzem i Łodzią. To takich kilka pytań. Może nie będę dzisiaj przedłużał. Cieszę się z tych deklaracji. Niemniej z ubolewaniem muszę stwierdzić, że od połowy lipca do dnia dzisiejszego ja żadnych konkretów nie usłyszałem".

Następnie **przystąpiono do fazy pytań**:

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „W dniu 28 czerwca 2011 r. Pani Prezydent w imieniu Miasta wypowiedziała porozumienie międzygminne. Art. 18 ust. 12 ustawy o samorządzie gminnym jasno określa, że takie kompetencje posiada wyłącznie Rada Miejska w Łodzi. Chciałbym się dowiedzieć, na jakiej podstawie prawnej zostało rozwiązane to porozumienie, z uwagi na to, że umowa została podpisana na podstawie uchwały Rady Miejskiej, która pozwoliła Prezydentowi na podpisanie tego typu umowy, porozumienia

międzygminnego. Czy jeżeli nie dojdzie do porozumienia, a taką możliwość teoretycznie można sobie wyobrazić czy to znaczy, że nie będzie komunikacji pomiędzy Łodzią, a innymi miastami, bez względu na to czy to jest linia 46 czy 43? Tak czy nie, jeżeli nie będzie porozumienia? Panie Dyrektorze, czy mógłby Pan jeszcze powiedzieć, kto wyraził zgodę na tekst nowego porozumienia międzygminnego, bo ja sobie nie przypominam, żeby Rada Miejska uchwalała taki dokument, a jest to w wyłącznej dyspozycji kompetencji Rady Miejskiej.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Z posiadanej opinii prawnej wynika, że Pani Prezydent miała takie uprawnienia. Tam jest podział na zawieranie nowych porozumień i wypowiedzenia. Formy wypowiedzenia, zapis o wypowiedzeniu, był ujęty w porozumieniach międzygminnych, gdzie jedna ze stron może wypowiedzieć tę umowę".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Ja nie mówię o umowie, tylko o porozumieniu międzygminnym, bo umowa jest wynikiem uchwały Rady Miejskiej, więc nie można zmieniać uchwały Rady Miejskiej. Rada nie wyraziła zgody na rozwiązanie tegoż porozumienia. To jest porozumienie między gminami, zgodnie z tym, co jest zapisane w ustawie o samorządzie gminnym, jest to do wyłącznej dyspozycji Rady Miejskiej. Dziwię się, że któryś z prawników taki wywód tu wytoczył. Natomiast mnie nie interesuje opinia prawna, bo prawnik i tak nie odpowiada za to co pisze, zgodnie z prawem zresztą. Mnie natomiast interesuje kiedy Rada Miejska wyraziła zgodę na tekst nowego porozumienia, które Pan rozsyła po gminach? Mimo, że my nic o tym nie wiemy. Jak również to, dlaczego mimo uchwały Rady Miejskiej, Pani Prezydent rozwiązała umowę, a tym samym rozwiązała porozumienie międzygminne, bo to jest jednoznaczne z wypowiedzeniem porozumienia".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Rozumiem Pana stanowisko i interpretację tego zagadnienia. Natomiast ja mam swoich prawników i słucham ich".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Ja nie mam swoich prawników, ja czytam ustawę literalnie. Jeżeli Panu mogę przeczytać, to nie ma takiej możliwości prawnej, aby Prezydent Miasta nabył kompetencji. Nawet jeżeli Rada Miejska chciałaby wyrazić zgodę, aby swoje kompetencje przekazać to ich nie może, bo one należą do szczególnej właściwości Rady Miejskiej. Jeżeli mógłbym prosić o to, żeby ktokolwiek wytłumaczył mi dlaczego Pani Prezydent zastępuje organ stanowiący, jaki jest Rada Miejska, to bardzo chętnie bym to usłyszał".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Jeżeli moje argumenty Pana nie przekonują, to Pani Mecenas udzieli odpowiedzi".

Odpowiedź uzupełniła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Rada Miejska wyraziła zgodę na zawieranie porozumień międzygminnych w uchwale, która cały czas obowiązuje i upoważniła w tej uchwale Prezydenta Miasta Łodzi, do zawierania poszczególnych umów, regulujących warunki realizacji porozumień międzygminnych. Na podstawie tego upoważnienia, udzielonego przez Radę Miejską zostały zawarte poszczególne umowy, gdzie przewidziano możliwość ich wypowiedzenia. Uchwała Rady Miejskiej cały czas obowiązuje".

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „Jeżeli nie będzie zgody na inny tekst

porozumienia, który wysyła Pan Dyrektor do gmin, bo tekst nowego porozumienia międzygminnego, ma być przedmiotem obrad poszczególnych gmin. Chciałbym przypomnieć, że nie dokończyłem tego przepisu, że to Rada decyduje o tym, jakie środki finansowe przekazać na to porozumienie, a ust. 12 dokładnie mówi: „podejmowanie uchwał w sprawach współdziałania z innymi gminami oraz wydzielenie na ten cel odpowiedniego majątku".

Radca prawny p. Agnieszka Barczyńska mówiąc m.in.: „To będzie przedmiotem odrębnej uchwały. Rada Miejska udziela ogólnego upoważnienia do zawierania określonych porozumień gminnych. Pani Prezydent ma takie upoważnienie udzielone przez Radę Miejską, do zawierania konkretnych indywidualnych umów regulujących te kwestie".

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „Jak ja sobie przypominam Pani Mecenas, to załącznikiem do uchwały Rady Miejskiej w sprawach porozumienia był tekst umowy, jaką Pani Prezydent zawarła".

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Wzór".

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „Tak, ale jest to załącznik do uchwały. Pani Prezydent po prostu tę umowę, która jest załącznikiem do uchwały rozwiązała prawem kaduka moim zdaniem. Nie ma takich uprawnień, bo Rada Miejska swoich szczególnych uprawnień nie może przekazywać Pani Prezydent".

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Rada Miejska ma uprawnienia ogólne. Do wyrażenia zgody lub nie wyrażenia zgody na zawarcie porozumień między gminnych".

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „W takim tekście, w jakim był załącznik do uchwały".

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „I w tym załączniku na pewno było wskazane, że przysługuje możliwość wypowiedzenia z sześciomiesięcznym terminem, z czego Pani Prezydent miała możliwość skorzystać".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czy Pani może powiedzieć jedno, że wypowiedzenie tej umowy jest jednocześnie wypowiedzeniem porozumienia między gminnego"?

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Wypowiedzeniem warunków. Pani Prezydent na podstawie tej uchwały może zawrzeć kolejne porozumienie międzygminne".

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „Czy jeżeli do 28 grudnia 2011 r., bo taki jest czas wypowiedzenia gminy sąsiednie nie porozumieją się z nami, oznacza to koniec tego porozumienia, bo nie będzie faktycznie niczego, co by dalej mogło być źródłem inspiracji do dalszego trwania porozumienia międzygminnego, czyli uchwała będzie martwa".

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Miasto Łódź jest jednym z uczestników tego porozumienia. Porozumienie, jako samo będzie funkcjonować. Jedynie Miasto Łódź wypowiedziało swoje uczestnictwo w nim".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czyli to, że Radni zgodzili się na takie finansowanie nie ma żadnego znaczenia? Na inne finansowanie na razie Rada nie wyraziła zgody, a już Pan Dyrektor rozsyła porozumienia po gminach”?

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Rada Miejska wyraziła zgodę na finansowanie podejrzewam do określonego progu i do takiej wysokości jest możliwość wydatkowania środków”.

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „To skąd ma Rada wiedzieć, do jakiej wysokości będzie teraz musiała zabezpieczyć środki finansowe”?

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Rada ma pewność, że na pewno środki nie zostaną przekroczone. Pan Dyrektor nie potrzebuje zgody Rady Miejskiej. Pan Dyrektor związany jest ustawą budżetową i na pewno nie będzie mógł wydatkować więcej środków, niż zostało na to wydanie zapisane”.

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „Czy Pani jednoznacznie może stwierdzić, że zapisy art. 18 ust. 12 nie został naruszony tak”?

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Tak, tak stwierdzam”.

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „No ja stwierdzam inaczej. Więc słowo na słowo. Gdzie jest prawda”?

Odpowiedzi udzieliła **radca prawny p. Agnieszka Barczyńska** mówiąc m.in.: „Każdy ma swoje zdanie”.

Radny p. Władysław Skwarka powiedział m.in.: „No tak, ale myślę, że warto by było tę sprawę rozstrzygnąć w inny sposób, myślę, że taki sposób się znajdzie. Natomiast proponowanie gminom sąsiednim innych warunków, które zmieniają całkowicie możliwość porozumienia, bez zgody poszczególnych rad gmin, które są z nami tym porozumieniem związane, jak i naszej Rady Miejskiej uważam za przekroczenie uprawnień”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski mówiąc m.in.: „Jeśli chodzi o nowe teksty porozumienia to tak, jak wcześnie powiedziałem, odbywały się spotkania od 8 marca br. z przedstawicielami tych gmin i to na ich wniosek, na ich życzenie, po akceptacji resortowego Wiceprezydenta, zostały zaproponowane w formie propozycji, zapisy do zmian porozumienia. Powtarzam na wyraźne życzenie uczestników porozumień międzygminnych”.

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Czy rzeczywiście jest to dobry czas na zmianę warunków tych porozumień, podczas kiedy mamy wątpliwości, jak zapewnimy skomunikowanie Zgierza z tymi wszystkim dworcami, w związku z planowanymi inwestycjami. Chciałabym przypomnieć, że miasto w funkcji metropolitalnej, a przynamniej o takich zapędach nie może kierować się wyłącznie rachunkiem ekonomicznym. Musi brać pod uwagę choćby to, że mieszkańcy miast ościennych ściągają do Łodzi, do pracy, a pracowników w tej chwili trudno jest znaleźć. Inwestorzy na to narzekają, o czym wiceprezydent Cieślak wie. Prosiłabym o odpowiedź czy to jest dobry czas”?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Arkadiusz Banaszek** mówiąc m.in.: „Tak, uważam, że jest to dobry czas”.

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Jeśli nie dojdzie do porozumień i zniechęcimy poprzez przesiadki czy też w ogóle poprzez zlikwidowanie tych linii mieszkańców gmin ościennych do dojeżdżania. Czy miasto kierując się rachunkiem ekonomicznym ma możliwość wyegzekwowania, jakichś opłat za wjazd do Miasta, bo oni będą niszczyć nasze drogi, nasze parkingi, zanieczyszczać nasze powietrze. To może jest trochę retoryczne pytanie, ale jednocześnie odnosi się do tego, co jest tutaj główną zasadą wypowiedzenia warunków tych umów, czyli do rachunku ekonomicznego. Czy mamy takie możliwości”?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Myślę, że dyskutując na ten temat, na który dzisiaj dyskutujemy, to patrzmy też na przyczynę tego typu działań. Jakiś czas temu Rada Miejska zadecydowała o powierzeniu usługi przewozowej MPK. Więc konsekwencją powierzenia jest szczególna troska w stosunku do firmy, której jesteśmy 100% udziałowcem i tu podzielam troskę Pana Burmistrza, o nasze MPK, bo wydaje się, że my też martwimy się kondycją finansową naszej firmy i nad tym będziemy musieli popracować. Zwróćcie też Państwo uwagę, że w obu spółkach MKT i Tramwajach Podmiejskich mamy 49% udziałów i tak naprawdę majątkowo, gdybyśmy podeszli formalnie do kwestii, jak te Spółki funkcjonują, decydują gminy ościenne. Tak się składa, że od dłuższego czasu nie ma dyskusji na temat ewentualnie innego sposobu komunikowania tych Spółek. Gminy przyjęły pewien status quo i taka dyskusja, dotycząca innego sposobu finansowania, innego sposobu rozwiązania problemów komunikacyjnych dotychczas się nie odbywała. Z jednej strony umowa powierzenia, z drugiej strony niemożliwość realizowania tej usługi w kształcie obecnym, przy udziałach w MKT i Tramwajów Podmiejskich, spowodowała to nasze działanie. Zgadzam się, że powinniśmy patrzeć na Łódź trochę szerzej, niż tylko z punktu widzenia granic Miasta, a więc Łódź metropolitalna jest niezmiernie istotną funkcją naszego miasta i powinniśmy o naszych sąsiadów w okolicy dbać, ale także powinniśmy stosować takie rozwiązania, które dla obu stron są przyjęte. Zwróćcie Państwo uwagę, że udało się jakiś czas temu rozwiązać komunikację w Pabianicach i z Pabianicami było bez żadnego większego zaangażowania ze strony naszego miasta. Jesteśmy na dobrej drodze do rozwiązania problemów komunikacji do Konstantynowa i Lutomierska. Dużym problemem jest dzisiaj faktycznie próba porozumienia się i dotarcia do Zgierza i Ozorkowa. Na tym etapie mamy jeszcze parę miesięcy żeby spróbować wzajemnie przekonać się, co do innego modelu funkcjonowania komunikacji. Nikt nigdy nie mówił, że wypowiadając te porozumienia prawnie czy nieprawnie to jest kwestia do rozstrzygnięcia i to jest istotny element, który Pan Radny był uprzejmy podnieść. Nikt nigdy nie zwracał uwagi na to, że chcemy zaprzestać komunikować się naszymi najbliższymi sąsiadami. Proponujemy komunikować się w zupełnie innym wymiarze i jesteśmy na etapie dyskusji i propozycji. Każde propozycje są do przyjęcia. Natomiast mamy świadomość, że dzisiaj bardzo trudno dyskutuje się z udziałowcami Spółki MKT, bo propozycja z ich strony jest taka „nic nie zmieniajmy”. Wydaje się, że umowa powierzenia zmieniła naprawdę bardzo dużo i konsekwencją tego, powinny być także zmiany w tym zakresie. Państwo żądacie, żebyśmy optymalizowali koszty. Dzisiaj na komunikację, realizowaną w granicach miasta Łodzi, realizowaną przez inne podmioty wydajemy 15.000.000 zł. Dużo, mało, nie wiem, oceńcie Państwo sami. Natomiast jeśli mamy sensownie mówić o skomunikowaniu Łodzi z najbliższymi sąsiadami, to tak naprawdę powinniśmy nie tylko kierując się względem ekonomicznym, ale także pasażerem. Mówicie Państwo o dojeżdżaniu do Łodzi. Wróćmy do aspektu trzech biletów, kasowanych na trasie, którą dzisiaj realizuje MKT. Czy nie wydaje

się, że lepszym pomysłem jednak byłby bilet aglomeracyjny, który także zdecydowanie taniej by kosztował. Natomiast w tych wszystkich dyskusjach padało bardzo dużo kwestii związanych z tym, jak to dalej będzie. Wydaje się, że propozycje, które składaliśmy są do rozważenia i jesteśmy otwarci, także na inne propozycje. Jeśli szanowna Rada zdecyduje się na to, żeby powiększyć udziałowców, o które tak ościenne gminy się martwią, to myślę, że ten projekt też powinniśmy rozważyć".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Czy jest możliwe wprowadzenie jednego biletu aglomeracyjnego, który jest używany, jako argument bez narzucania gminom ościennym, usług MPK np. na zasadzie jakiegoś związku taryfowego, bo wiem że takie rozwiązania są w niektórych aglomeracjach stosowane? Chciałabym również zapytać czy są przygotowane przystanki przesiadkowe na wypadek, gdybyśmy z gminami ościennymi się nie dogadali"?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Nie zakładamy opcji ostatniej, o której Pani mówi. Tu nie chodzi o to, żebyśmy kończyli komunikację ze Zgierzem albo z Ozorkowem na granicach lasu. Oczywiście ZDiT tego typu propozycje brał pod uwagę. Natomiast to nie jest kierunek, który chcemy rozważać. Ten kierunek polegałby na tym, że dzisiaj zrywamy jakiekolwiek kontakty z najbliższymi sąsiadami i nie interesuje nas to, co się dzieje z komunikacją. Powinniśmy dalej rozwijać komunikację tramwajową, mamy tego świadomość. Zwróćcie Państwo uwagę, co zdarzyło się w Aleksandrowie, po skasowaniu linii tramwajowej. Przez lata całe było narzekanie, że jednak to był zły pomysł. To samo dotyczyło Rzgowa i pomysłu nawet odbudowania tej linii tramwajowej. W całej Europie raczej buduje się linie tramwajowe, a nie zwija się. Także nie przekonujcie nas, bo takiej opcji nigdy nie było, że my chcemy zwijać komunikację tramwajową. Chcemy inaczej ją zorganizować i chcemy ją po partnersku zorganizować z naszymi najbliższymi sąsiadami".

Radna p. Urszula Niziołek – Janiak zapytała: „Czy w przypadku fiaska negocjacji jest możliwa zmiana umowy powierzenia, tak żeby linie, które wyjeżdżają poza miasto były z tej umowy wyłączone"?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Umowa powierzenia zależy od szanownej Rady. Natomiast jeśli wychodzimy z założenia, że nic się nie uda, to samo zresztą wyszło przy okazji dworca i prac drogowych, to dajmy sobie spokój i nic nie realizujmy".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Rozumiem, że najwięcej problemów jest w tej chwili z linią do Zgierza i Ozorkowa i główną przyczyną wypowiedzenia porozumienia są z jednej strony oszczędności czy racjonalizacja, zmniejszenie wydatków, a z drugiej poprawa jakości? W związku z tym mam dwa pytania. Jeśli chodzi o oszczędności to ile my, mam na myśli porozumienie międzygminne, w tej chwili płacimy za wozokilometr spółce, która realizuje to połączenie"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Cena umowna, która jest w umowie obowiązującej jest 6,41 zł".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „A ile będziemy płacić MPK za wozokilometr, jeżeli to MPK przejmie to zadanie"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Nie można na to patrzeć w ten sposób".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Ja bym prosił o odpowiedź na pytanie, ile będziemy płacić za wozokilometr?"

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Tak, tylko w cenę wozokilometra są wliczane różne czynniki, które obecnie nie są wliczane w stawkę wozokilometra linii 46. Natomiast MPK pokrywa różne koszty, które są wliczane w cenę wozokilometra i stąd może wynikać różnica".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Nie uzyskałem odpowiedzi, ile będziemy płacić za wozokilometr"?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Zgodziłbym się z pytaniem Pana Radnego, gdyby faktycznie były to porównywalne i gdybyśmy patrzyli tylko z punktu widzenia tego, ile kosztuje wozokilometr. Tak naprawdę pewne usługi i tak MPK świadczy, które nie są wliczane w koszty wozokilometra. Natomiast zwróćcie też Państwo uwagę, że mówimy o wpływach z biletów, które też są różne, bo jednak Zgierz bierze swoje wpływy z biletów. Mówimy o zupełnie innym rozwiązaniu systemowym i porównywanie wozokilometra, do którego dopłacamy w wypadku jednym i drugim, o tyle jest mylące, że oczywiście możemy do tego w ten sposób podjeść. Tylko w takim wypadku po co modernizowaliśmy tabor autobusowy i tramwajowy w mieście skoro wchodzimy w amortyzację a priori zakładamy, że koszty wozokilometra w mieście będą większe skoro inwestujemy w ten tabor. Skoro MKT czy Tramwaje Podmiejskie mają sprzęt i są tańsze, to dlaczego Państwo podejmując uchwałę o powierzeniu nie zastanowiliście się nad tym, żeby tańszemu przewoźnikowi to powierzyć"?

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Jeszcze raz powtórzę pytanie. Nie rozumiem dlaczego Państwo zakładają jakąś ukrytą intencję w moim pytaniu, że ja coś tym pytaniem sugeruję? Ja chcę się tylko dowiedzieć, ile będzie wynosiła stawka za wozokilometr przejęcia tej usługi przez MPK. Nie wiem, być może nie wiadomo, ale to niech Państwo mi powiedzą, że nie wiadomo. Czy to będzie taka sama stawka, jak za usługi, które MPK realizuje na terenie Łodzi czy będzie to stawka wyższa, z jakichś powodów. Czy znamy odpowiedź na to pytanie ile będzie MPK pobierało z wozokilometr"?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Jest to trudno porównywalne. W związku z tym spytajmy się tego, który tę usługę by realizował".

Odpowiedź uzupełnił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Staramy się porównać rzeczy nieporównywalne. Od razu chciałbym odpowiedzieć, że istnieje jeden układ porównawczy, jeżeli mówimy o wozokilometrze. To są dane podawane przez Izbę Gospodarczą komunikacji miejskiej. Zgodnie z tymi danymi za 2010 r. średni koszt wozokilometra, który świadczył przewoźnik MPK Łódź to było 9,30 zł za wozokilometr. Chciałbym zwrócić uwagę, że Pan Dyrektor mówił o tym, że potoki pasażerskie na tej linii nie wymagają by jechał tramwaj składający się z 2 wagonów. Jeżeli tylko założymy, że wozokilometr, który w tej chwili jest na poziomie 9,30 zł, zostanie zastąpiony pojedynczym wagonem, który może świadczyć tą usługę dla 100 pasażerów, to możemy mówić o tym, że to

jest 60% tej kwoty i to jest poniżej tego, co w tej chwili płacimy MKT".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Niczego nie chcę porównywać. Nawet jestem gotów przyjąć, że wozokilometr za usługę świadczoną ileś kilometrów poza Łodzią może być inaczej kalkulowany, niż ten w Łodzi. Nie o to mi chodzi. Państwo zamierzają za dwa miesiące podpisać porozumienie międzygminne, a rozumiem, że gminom też coś musimy zaproponować. Czy my jesteśmy w stanie określić, jaka stawka za wozokilometr będzie przyjęta, czy nie jesteśmy tego w stanie dzisiaj określić? Nie chcę tego porównywać. Nie chcę powiedzieć, że w związku z tym, że tam było 6 zł, a tu będzie 9 zł czy 10 zł to będzie gorzej. Tylko chciałbym wiedzieć czy to będzie np. 9 zł czy 12 zł. Czy my jesteśmy w stanie to określić na dzień dzisiejszy"?

Odpowiedź uzupełnił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „My od 1 stycznia się nie rozliczamy za wozokilometr i w tej chwili nie będziemy się z nikim rozliczać za wozokilometr. Od 1 stycznia my zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej rozliczamy się na zasadzie porycia uzasadnionych kosztów komunikacji miejskiej. Te uzasadnione koszty to jest zupełnie, co innego niż wozokilometr. W momencie, kiedy Pan pytał o koszt wozokilometra to wydawało mi się, że o to porównanie. Natomiast jeżeli pyta Pan o koszty komunikacji miejskiej, świadczonej przez MPK dla gmin ościennych, to mogę powiedzieć jedno, że z naszych kalkulacji wynika, że one nie będą wyższe, niż obecnie ponoszone koszty przez gminy ościenne, które są uczestnikami tego porozumienia i z tego, co wiem taka oferta została złożona".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Drugą przesłanką jest poprawa jakości i tu mówił Pan Dyrektor, że zostanie skierowany bardziej nowoczesny tabor do obsługi linii do Zgierza i Ozorkowa. Jaki tabor będzie obsługiwał linię do Ozorkowa"?

Odpowiedź uzupełnił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Jeśli chodzi o obsługę tych linii my przeprowadziliśmy taki objazd, żeby sprawdzić, jak technicznie możemy wykonać taką usługę taborem 805M, zmodernizowanym, czyli z silnikami, które są już zmodernizowane. Udało nam, się dojechać zarówno do Lutomierska jak i do Ozorkowa podwójnym składem. To chcemy na pewno zaproponować. Chcemy zaproponować tam zmodernizowane gruntownie tramwaje. To, co możemy zobaczyć na liniach łódzkich".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Sformułowanie, że udało nam się dojechać, nie napawa optymizmem. Czy warunki techniczne tej sieci, zwłaszcza jeśli chodzi o zaopatrzenie w energię, umożliwiają i gwarantują, że ten transport będzie mógł się odbywać w przypadku skierowania tam zupełnie innego taboru, a być może będzie jednocześnie inna spółka, która być może lokalnie tam będzie realizowała tam swój transport pomiędzy Zgierzem i Ozorkowej i na to nie będziemy mieć wpływu? Bezawaryjne funkcjonowanie komunikacji na tym obszarze".

Odpowiedź uzupełnił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Mamy szczegółowe badania napięcia, możemy udostępnić wyniki. Badaliśmy na każdym odcinku możliwość techniczną, jeśli chodzi o napięcie, bo to było jedno z podstawowych zagrożeń. Wydaje nam się, że dużo większym problemem jest brak sygnalizacji, brak pewnych procedur i niestety stan torów, które są w kiepskim stanie, ale to jest niezależne od tego czy jeździmy 805M czy jeździmy niemieckimi tramwajami z demobilu. Tory są dla każdego koła tak samo niebezpieczne".

Radny p. Witold Rosset zapytał: „Czyli rozumiem, że jakby Pan gwarantuje, że wydajność energetyczna tej sieci jest wystarczająca, do przejęcia takiego ruchu w innym taborze”?

Odpowiedź uzupełnił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Tak dysponuję takimi badaniami. Zarówno dla linii 43 jak i 46. Z napięciem zmierzonym tak, żebyśmy mogli tutaj mówić o faktach i konkretach”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Mam pytanie do wiceprezydenta p. Banaszka, bo Pan dzisiaj mówił na konferencji prasowej, że trwają rozmowy z sąsiednimi gminami. Tymczasem burmistrz Ozorkowa p. Socha, mówił że te rozmowy od lipca nie są prowadzone. Kto z Panów mówił nieprawdę”?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Arkadiusz Banaszek** mówiąc m.in..: „Podtrzymuję swoje stanowisko, że są prowadzone intensywne rozmowy z gminami ościennymi. Chciałem zwrócić uwagę, że gmina Ozorków nie jest jedyną gminą, która wchodzi w skład porozumienia. Są też inne gminy, z którymi toczymy te rozmowy.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Ale z Ozorkowem nie rozmawialiście”?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Arkadiusz Banaszek** mówiąc m.in..: „Te rozmowy też były toczone”.

Odpowiedź uzupełnił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o rozmowy i przekazywanie materiałów wszystkim uczestnikom wszystkich porozumień, czyli zarówno kierunek Konstantynów – Lutomiersk, jak i kierunek Zgierz – Ozorków. Osobiście uczestniczyłem we wszystkich spotkaniach z gminami. Od miesiąca marca było tych spotkań około 10. Na dzień 30 września jesteśmy umówieni na dalsze negocjacje, rozmowy z gminami Konstantynów - Lutomiersk. Również na dzień 30 września byliśmy umówieni ze Zgierzem. Natomiast na prośbę Zgierza, przesunęliśmy spotkanie na 3 października i mamy pisemne potwierdzenia. Wysyłane były wszystkie materiały, wszystkie propozycje zarówno na adresy urzędów miast i gmin, jak również na adresy mailowe, podawane przez osoby, które z tych gmin brały udział w naszych spotkaniach i były na listach obecności”.

Odpowiedź uzupełnił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Krzysztof Pacholski** mówiąc m.in.: „Były prowadzone rozmowy w różnych etapach, na różnych szczeblach. Było tak, że było prowadzone na szczeblu wiceprezydenci, dyrektor ZDiT, a następnie zostały powołane na wniosek gmin ościennych, zespoły robocze i te rozmowy na bieżąco są prowadzone. Jeśli chodzi o potwierdzenie, to jak Pan Dyrektor wspomniał, mamy potwierdzenie korespondencji, że taka korespondencja z propozycjami zapisów do porozumień międzygminnych dotarła. Natomiast nie odpowiadamy za organizację pracy tamtych urzędów”.

Odpowiedź uzupełnił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Też jesteśmy zdziwieni tutaj wypowiedzią przedstawiciela Ozorkowa, że Ozorków nie dostał żadnych informacji, nie dostał żadnych materiałów, ponieważ mamy szereg pism z Ozorkowa, odpowiadających na nasze przedstawione propozycje”.

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „A tak naprawdę rozmowy trwają na dwóch szczeblach, pomiędzy organizatorami transportu, a przypomnę, że organizatorem transportu dla MKT jest Zgierz i organizator transportu z naszej strony to jest ZDiT. Ale trwają także rozmowy formalne na poziomie Spółki. Odbyło się jedno walne, gdzie dyskutowano nad przyszłością Spółki. Za tydzień ma się odbyć kolejne walne, gdzie będzie dyskutowane wśród udziałowców. Natomiast niepokoję się bardziej niektórymi pomysłami, które tam padają, dotyczącymi tego, że Spółka MKT miałaby się zająć przewozami do granic Łodzi i dalej Ozorków i Zgierz, bo patrząc na to, jak dzisiaj kształtuje się długości tras, wpływy z wozokilometra, to jest pomysł, który z punktu widzenia także ekonomicznego dla Spółki nie ma sensu”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Mam pytanie do Pana Prezesa, bo mówił Pan o objeździe tej trasy. Słyszałem, że to był objazd w nocy, kiedy są zupełnie inne obciążenia. Jak to rzeczywiście wyglądało i czy o tym objeździe była informowana Spółka MKT”?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „To był objazd w nocy, tak żeby nie zakłócać funkcjonowania poszczególnych kursów, realizowanych przez MKT. Powiedzmy sobie szczerze, tam nie ma urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Są mijanki. Nie chcieliśmy narażać się na takie zagrożenie. Jesteśmy gotowi powtórzyć taki przejazd, ale po co, skoro ten przejazd nocny powiódł się. Badania natężenia prądu pokazywały, że jest zapas mocy. Więc ja bym się tego nie obawiał. Niestety jestem prawnikiem, także nie będę potrafił powiedzieć, jak to od strony fizycznej dokładnie wygląda”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Też jestem prawnikiem, także nie będę w to wnikał. No ale jest ogromna różnica pomiędzy obciążeniem sieci w nocy i w dzień. To się chyba obaj prawnicy zgodzimy. Natomiast słyszałem o rozmowach, jakie trwają. Proszę o informację przedstawicieli ZDiT, kiedy odbyły się konsultacje z ludźmi, którzy dojeżdżają z Łodzi do ogródków działkowych. My szacujemy ich liczbę na ok. 2.000. Czy Państwo jakieś rozmowy w tej sprawie prowadzili? Czy były prowadzone jakieś rozmowy, jakieś konsultacje z radami osiedli w tej sprawie? Proszę o konkretną odpowiedź tak czy nie”?

Odpowiedź uzupełnił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Do zakończenia okresu wypowiedzenia porozumień mamy jeszcze trzy miesiące. W chwili obecnej jesteśmy na etapie uzgadniania nowych zapisów, także trudno jest rozmawiać z radami osiedli i działkowcami odnośnie dojazdu do działek. Czasu mamy jeszcze dosyć dużo i tak naprawdę jesteśmy na etapie dogadywania zapisów porozumienia”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Odbieram Pana odpowiedź, jako żart, ponieważ w tych ogródkach działkowych już Pan nikogo nie spotka, a dotąd żadnych rozmów prowadzonych nie było. To jest przejaw absolutnego lekceważenia. Natomiast o tym, że los MKT miał być przesądzony, świadczy projekt uchwały, który nie znalazł się w porządku obrad. Pewnie będzie 5 października. Zgodnie, z którym zmienia się uchwała, dotycząca powierzenia MPK wykonywania zadania własnego, w zakresie transportu zbiorowego. Ten zapis ma brzmieć „powiedzenie obejmuje teren miasta Łodzi oraz gmin z którymi miasto zawarło lub zawrze porozumienia międzygminne”. Natomiast bardzo sprytny wybieg, który właściwie przesądza losy MKT. Dlaczego my musimy zlikwidować to MKT? Czy to jest rachunek ekonomiczny, jaka jest przyczyna tego”?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Ten sprytny zabieg, jak Pan był uprzejmie zauważyć dotyczy Konstantynowa i Lutomierska, bo będziemy finalizować tam rozmowy. Natomiast, faktycznie zapis jest otwarty i mam nadzieję, że uda nam się porozumieć także z Ozorkowem, Zgierzem i sensownie to sfinalizować i rozwiązać".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Być może ja nieuważnie czytam, bo jest już późno, ale tu nie ma mowy o Konstantynowie i Lutomiersku. Więc ja pytam dlaczego musi być zlikwidowane MKT"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Projekt uchwały, o którym Pan mówi był przedstawiany na posiedzeniu Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej i tak naprawdę uchwała, o której Pan Radny mówi jest uchwałą intencyjną, a w jej treści jest stwierdzenie, że Spółka może świadczyć usługi na terenie gmin, z którymi miasto zawarło stosowne porozumienie. Tutaj zaszła wątpliwość prawna, co to znaczy zawarło? Zawarło do chwili podpisanie umowy powierzenia czy zawarło w ogóle. Żeby rozwiać wszelkie wątpliwości dotyczące, jak odbieramy słowo „zawarło" dlatego zaproponowaliśmy stwierdzenie zawarło lub zawrze, że Pani Prezydent w imieniu Miasta, w imieniu Rady mogła podpisywać nowe porozumienia międzygminne. To nie tyczy się tylko i wyłączne, chociaż oczywiście też Konstantynowa, Lutomierska i Zgierza i Ozorkowa, ale również teraz mamy taką sytuacje, że zwrócił się do nas Burmistrz Brzezin, z prośbą o podpisanie porozumienia komunalnego na nową linię autobusową. I żeby nie było najmniejszych wątpliwości prawnych, dlatego zaproponowaliśmy zmianę obecnie obowiązującej uchwały w brzemieniu, który został przedstawiony Wysokiej Radzie na posiedzeniu Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej".

Odpowiedź uzupełnił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Przyszłość Spółki MKT zależy od ich udziałowców. My mamy 49%. Dotychczasowe rozmowy na poziomie Spółki nie przyniosły żadnych rezultatów, dotyczących przyszłości. Tak zupełnie poważnie, to od udziałowców Spółki zależy przyszłość".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „To jest logiczne co Pan, ale równie logiczne jest to, co ja mówię. Czyli w wypadku wypowiedzenia porozumienia MPK będzie mogło te zadania z zakresu transportu publicznego świadczyć również poza Łodzią i to o to chodzi, a ja odbieram tłumaczenia ZDiT, jako przedstawienie swojego punktu widzenia. Pan wiceprezydent Banaszek mówi, że Łódź dokłada do komunikacji podmiejskiej 15.000.000 zł. Ile będzie dokładać, kiedy usługę przewozową będzie świadczyło MPK. I czy faktycznie Łódź dokłada te 15.000.000 zł"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Kwota, o której Pan Radny mówi, to jest kwota, którą Miasto przeznacza na operatorów poza MPK. Odnośnie finansowania w przyszłości i wysokości środków finansowych, oczywiście będziemy się poruszać w ramach uchwalonego budżetu Miasta".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „No, ale ile, bo będzie już inna stawka. Teraz jest 15.500.000 zł i będzie dokładać, bo to jest takie bardzo pejoratywne znacznie, że dokłada. To ma świadczyć o tym, że to MKT, jest zupełnie niepotrzebne, bo dokłada, a teraz będzie MPK

to co nie będzie dokładało? Ile będzie dokładało? Czy jest jakaś symulacja. Oczywiście wiceprezydent p. Cieślak mówił o tym, że to zależy od udziałowców i trudno z tym dyskutować. Natomiast wygląda na to, że już nie będzie udziałowców, bo Spółka ewidentnie w przypadku przyjęcia tej uchwały, zmierzać będzie do likwidacji. Ile będzie kosztowało nasze Miasto świadczenie usług przewozowych na terenie poza gminą przez MPK"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Jeszcze raz powtórzę, że ZDiT nie może przekroczyć środków finansowych, uchwalonych w budżecie na ten cel".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Pan mi nie odpowiada na pytanie, ale nie ma siły takiej, żeby Pan mi odpowiedział".

Radny p. Marek Michalik zapytał: „Pani Prezydent wydaje się, że dotknęliście Państwo problemu, którego nie bardzo potraficie rozwiązać? Zdaje się, że na samym początku tej sprawy należało się zastanowić, jak tę sprawę przeprowadzić, a nie w tej chwili znajdować różnego rodzaju nowe rozwiązania. Bo gdyby przyjąć, to co mówił p. Podogrodzki, to sprawa jest niezwykle prosta. Usłyszeliśmy, że Pan Prezes złoży taką propozycję, która będzie propozycją podobną do tej, którą gminy ościenne miały do tej pory. W zasadzie można zapytać, gdzie tu w ogóle jakakolwiek sprawa jest. Pan Prezes powiedział nam, że jego oferta będzie konkurencyjna wobec tego, z czego do tej pory te gminy korzystały, a więc także i Ozorków. Rozumiem, że jeżeli mówimy o uzasadnionych kosztach i tutaj zwracam się do Pana Prezesa, to Pan Prezes chce zaproponować gminom ościennym takie rozwiązanie, które nie będzie dla tych gmin dodatkowym obciążeniem, nowym, wyższym"?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Propozycje, które zostały rozesłane do gmin polegają na tym, że nie chcemy, żeby gminy ponosiły większe koszty niż ponoszą dzisiaj. Natomiast rozwiązanie tego problemu moim zdaniem, choć częściowo został rozwiązany wcześniej w Pabianicach, teraz w Konstantynowie i Lutomiersku i porozumienie z Brzezinami wskazuje, że tak się da go rozwiązać sensownie, leży tylko i wyłącznie w dacie 9 października".

Radny p. Marek Michalik zapytał: „Panie Prezydencie naprawdę może przez tego 9 października jeszcze tu siedzimy i rozmawiamy ze sobą, ale bez przesady, rozmawiamy o konkretnych rzeczach, a nie kompanii wyborczej. Ja z Panem nie rozmawiam o kampanii wyborczej i niech Pan ze mną też nie rozmawia o kampanii wyborczej. Ja nie biorę w tym udziału i Pan też nie bierze w tym udziału".

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Nie biorę udziału w kampanii wyborczej, natomiast parokrotnie to obie firmy były traktowane jako tarcza w kampanii wyborczej. Przypomnę wiece przed UMŁ, przy udziale reprezentantów naszej Rady".

Radny p. Marek Michalik zapytał: „Jeszcze raz zapytam, bo jeżeli Pan Prezydent chce odpowiedzieć to proszę bardzo, a jeżeli nie to bardzo proszę Pana Prezesa odpowiedział na pytanie: Jeśli do tej pory gmina Ozorków dokładała do tego transportu 800.000 zł czy 1.000.000 zł, to czy Pana propozycja, Panie Prezesie będzie wyższa, niższa czy taka, czy porównywalna? Mówimy tutaj o tym, o czym Pan powiedział czyli o nieuzasadnionych kosztach"?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Tak, jak powiedziałem nasze kalkulacje zakładają, że te uzasadnione koszty, rekompensata z tytułu uzasadnionych kosztów, będzie porównywalna do obecnie ponoszonych kosztów przez gminy ościenne i taka była nasza propozycja. Wydaje mi się, że tak naprawdę problem polega na tym, że MPK, mając większą elastyczność może zaproponować usługę tam, gdzie ona jest bardziej dopasowana do potoków pasażerskich. Tego nie może zrobić Spółka MKT i stąd bierze się ta sprzeczność? Tańszy tramwaj nie jest tańszy, kiedy trzeba przewieźć mniej osób".

Radny p. Marek Michalik zapytał: „Do tej pory straty, jeżeli chodzi o Spółkę MKT ponosiły solidarnie Ozorków, Zgierz i Łódź. Myślę, że to było bezpieczne rozwiązanie dla tych mniejszych gmin, bo wiedziały, w jakich kryteriach się poruszają i co im grozi. Natomiast rozumiem, że to porozumienie, które miałoby być nowym porozumieniem już w tej chwili takich gwarancji im nie daje. I o ile dzisiaj słyszymy, uspokajające słowa Pana Prezesa, że większych obciążeń nie będzie, to w jaki sposób te gminy będą zabezpieczone na przyszłość, że Łódź nie będzie chciało tutaj odgrywać roli monopolisty"?

Odpowiedzi udzielił **pierwszy wiceprezydent Miasta p. Marek Cieślak** mówiąc m.in.: „Tak naprawdę, to pozwólmy to porozumienie wynegocjować. Skoro pozostałe gminy nie mają tego typu obaw, a te obawy wynikają, tak naprawdę na poziomie jednej ze spółek to może spróbujmy zasiąść do stołu i ten temat spokojnie przegadać. Natomiast zwracam uwagę, że przy obecnej konstrukcji prawnej, mówię o Spółce MKT, to nie jest tylko tak, że to jest tania Spółka, a my jesteśmy drogą Spółką, bo z tego, co pamiętam to na przestrzeni kilku poprzednich lat parokrotnie przez udziałowców zostaliśmy postawieni także pod ścianą z koniecznością dopłat do tej Spółki i to wcale nie małych".

Radny p. Marek Michalik zapytał: „Pani Prezydent wydaje się, że gminy, z którymi toczą się negocjacje były do tej pory dosyć spokojne jeśli miały do czynienia ze Spółką MKT, gdzie ten wozokilometr był z pewnością niższy, niż ten wozokilometr, którym do niedawna operowało MPK. Jest oczywiście taka też obawa, że MPK wcale niekoniecznie musi lepiej świadczyć te usługi niż mała spółka. W związku z tym chciałbym, żeby Pani zabrała głos i uspokoiła wszystkich, bo mam wrażenie, że pani wie, że Łódź odgrywa rolę metropolitalną i że w ostatnim czasie pojawiły się takie badania, które wręcz zarzucają Łodzi, że Łódź za słabo spełnia swoją funkcję metropolitalną w regionie i stąd wynika pewnego rodzaju słabość w tej chwili i niska ocena, mówię o artykułach, które ostatnio się ukazały w gazetach. Bardzo bym prosił, bo myślę, że Pani głos może nieco uspokoić, bo rozumiem negocjatorów że oni mają trochę inne cele, ale chciałbym wierzyć i wiedzieć czy Pani Prezydent docenia rolę metropolitalną Łodzi i widzi dużo korzyści z tego, że istnieje linia tramwajowa pomiędzy Łodzią, Zgierzem, Ozorkowem".

Odpowiedzi udzieliła **prezydent Miasta p. Hanna Zdanowska** mówiąc m.in.: „Szanowny Panie Radny, faktycznie przez ostatnie osiem lat Łódź odwróciła się od gmin ościennych. Ja spotykając się z włodarzami gmin ościennych mogłam sobie taką opinię w 100% wyrobić. Mogę obiecać jedno, że w tej chwili mamy zupełnie inną koncepcję współpracy z gminami. Ja mogę uspokoić raz jeszcze, gminy nie ponoszą absolutnie żadnych większych kosztów, niż dotychczas ponoszą w związku z komunikacją. Jak sam Pan był uprzejmy zauważyć, rola metropolitalna polega na tym, że to właśnie ta jednostka, która chce partycypować do tego żeby być metropolią, stara się świadczyć usługi metropolitalne. I uważam, że takimi usługami jest także komunikacja. Dlatego uważam, że to Miasto powinno służyć wszystkim gminom

ościennym, również w zakresie usług, jakimi jest komunikacja".

Radny p. Marek Michalik zapytał: „Bardzo dziękuję za tą deklarację. Ponieważ wiem, że Pan Burmistrz Ozorkowa już nie będzie mógł zabrać głosu to prosił mnie jedynie, żebym sprostował, że sytuacja jest odwrotna i że to Pan Burmistrz śle pisma do ZDiT, na które nie otrzymuje żadnych odpowiedzi, więc prosiłbym, żeby służby Pani Prezydent to sprawdziły".

Radny p. Łukasz Magin zapytał: „Chciałbym zapytać czy podobny eksperyment z przejazdem w nocy tramwaju 805M, został również odbyty na trasie linii 43 i 43bis, bo wspominał Pan o linii 46"?
Odpowiedzi udzielił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Tak przeprowadziliśmy też taki eksperyment. Udało nam się przejechać i sprawdziliśmy, jakie są napięcia w sieci. Możemy służyć taką obsługą".

Radny p. Łukasz Magin zapytał: „A w godzinach maksymalnego szczytu komunikacyjnego na tym odcinku między Helenówkiem, a Ozorkowem znajduje się ile składów, żeby zapewnić taką obsługę komunikacyjną, jaka zaproponowana jest dzisiaj"?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Na to pytanie musi odpowiedzieć organizator. Ja mogę odpowiedzieć tylko, jeśli chodzi o linię 16. Nie wiem, jak często kursuje 46, to jest inny przewoźnik. Organizatorem jest Zgierz, także to Zgierz będzie wiedział ile dokładnie kurów różnych przewoźników jest na tym odcinku w tym czasie. Natomiast wydaje mi się, że to jest też kwestia izolatorów, które są zakładane na sieci. Wiem, że nasi inżynierowie rozważają to, żeby założyć dodatkowy izolator, który zapewni że nie będzie takiej sytuacji, żeby było więcej składów, niż sieć jest w stanie obsłużyć".

Radny p. Łukasz Magin zapytał: „Czy w związku z tymi obawami, również techników MPK, Państwo próbowaliście przeprowadzić eksperyment, kiedy na tym odcinku, choćby w nocy jeździło kilka składów 805M"?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Nie, nie próbowaliśmy przeprowadzić takiego eksperymentu. Natomiast tak, jak powiedziałem zmierzyliśmy napięcie i tam był zapas, więc to dla nas była wystarczająca rekomendacja. Niewątpliwie stan sieci i torów, to jest też bardzo ważny aspekt całego tego tematu. Dopóki nie ma aglomeracji, dopóki nie ma związku komunikacyjnego, związku komunalnego, Łódź nie może inwestować ani w tory, ani w sieć poza terenem swojej administracji. Musimy liczyć na współdziałanie zarówno Zgierza jak i Ozorkowa, w poprawie stanu infrastruktury, bo tylko wtedy tramwaj będzie alternatywą dla samochodu".

Radny p. Łukasz Magin zapytał: „To jeszcze jedno pytanie dotyczące rekompensaty. Kiedy MPK uzyskiwało w zeszłym roku, czy też negocjowane były czy uzgadniane szczegóły bezpośredniego powierzenia, wówczas organizator transportu, czyli ZDiT, zlecił zewnętrzną ekspertyzę. Zlecił audytorowi zewnętrznemu, wyliczenie tego poziomu rekompensaty za świadczenie usług komunikacyjnych. Chciałbym zapytać czy takie zlecenia zostały również wykonane na potrzeby, tych zmodyfikowanych na chwilę porozumień komunalnych, w stronę Ozorkowa i w stronę Lutomierska"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Zgodnie z obecnie obowiązującą umową

powierzenia, zawartą między miastem, a Spółką MPK, stawka, o której mówił Pan Prezes jest ustanawiana na podstawie audytów. Na postawie audytów na rok następny i następnie jest przeprowadzany audyt na podstawie roku rozliczeniowego i ta stawka w chwili obecnej była ustalana przez firmę Refunda, wyłonioną w konkursie".

Radny p. Łukasz Magin zapytał: „Rozumiem i wiem, że to tak zostało ustalone. Tylko zostało ustalone przez audytora stawka dla potrzeb komunikacji na ternie Łodzi. Rozumiem, że koszty takiej komunikacji na liniach podmiejskich są też inne. W związku z tym moje pytanie czy zleciliście Państwo już dzisiaj choćby takiemu podmiotowi jak Refunda, policzenie wysokości rekompensaty właśnie dla potrzeb porozumienia komunalnego jednego i drugiego"?

Odpowiedzi udzielił **z-ca dyrektora ds. Transportu Zbiorowego Zarządu Dróg i Transportu p. Jan Zbroński** mówiąc m.in.: „Stawka rekompensaty wyznaczona przez firmę audytorską jest ustalana dla wszystkich połączeń komunikacyjnych".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Mówiliśmy tu o stratach MKT. Czy były jakieś ustalenia związane z budową ŁTR, bo wtedy te straty powstały? Czy były jakieś ustalenia odnośnie pokrycia tych strat. A jeśli były czy zostały one wykonane"?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Rozumiem, że pytanie nie dotyczy, w jaki sposób Zgierz partycypował czy miał partycypować w budowie, tylko chodzi o to, że MKT poniosło straty, wynikające z tego, że nie mogło kursować po trasie ŁTR? Ja mogę tylko ubolewać, że takiej rekompensaty nie otrzymało MPK, bo MPK też po tej trasie nie mogło kursować tramwajem. To była decyzja zgromadzenia wspólników i zgromadzenie wspólników stwierdziło, że ponieważ Spółka poniosła straty wynikające z tego, że Łódź przebudowywała tory, to należy im się zrekompensowanie tych strat. MPK w tym samym czasie także nie korzystało z tych torów. No my w tym czasie nie uzyskaliśmy takiej rekompensaty, wynikającej z tego, że tych przychodów nie mieliśmy".

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Ale ja pytałem o MKT"?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezes MPK p. Radosław Podogrodzki** mówiąc m.in.: „Przepraszam, ale nie mogę powiedzieć dokładnie ile. Wiem, że MKT uzyskało takie pieniądze. Uzyskało odszkodowanie wynikające z tego, że straciło na budowie ŁTR".

<u>Ad pkt 13 - Zapytania i wolne wnioski.</u>

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział: „W ramach komunikatów, chciałbym powiedzcie, że po zakończeniu sesji nadzwyczajnej zapraszam Panią Prezydent na spotkanie przedsesyjne. Przypominam, że następna sesja odbędzie się 5 października. I następnie po spotkaniach będzie kontynuowana sesja Rady Miejskiej".

Radny p. Władysław Skwarka powiedział: „Okazuje się, że o 21:30 zamykają mi skrzyżowanie i mam pytanie do ZDiT czy jeszcze coś zamykacie, bo ja na Retkinia muszę jechać".

Ad pkt 14 - Zamknięcie sesji.

Wobec zrealizowania porządku obrad, **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Krzysztof Stasiak** zamknął XXIV/nadzwyczajną/ sesję Rady Miejskiej w Łodzi o godz. 21:10.