Protokół Nr LXXI/13
z LXXI /nadzwyczajnej/ sesji Rady Miejskiej w Łodzi
odbytej w dniu 9 października 2013 r.

I. Stan Rady:

43 radnych, obecnych – 38 radnych, nieobecnych – 5 radnych, w tym 4 usprawiedliwionych.

II. Radni nieobecni:

1/ p. Anna Adamska-Makowska,
2/ p. Marta Grzeszczyk – uspr.,
3/ p. Tomasz Kacprzak – uspr.,
4/ p. Andrzej Kaczorowski – uspr.,
5/ p. Karolina Kępka – uspr.

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

Lista obecności radnych poniżej.

Lista obecności
radnych Rady Miejskiej w Łodzi
na LXXI sesji w dniu 9 października 2013 r.

Lp.	Imię i nazwisko	
1.	Piotr Adamczyk	
2.	Anna Adamska-Makowska	nb
3.	Jerzy Balcerek	
4.	Elżbieta Barteczak	
5.	Małgorzata Bartosiak	
6.	Jarosław Berger	
7.	Paweł Bliźniuk	
8.	Iwona Boberska	
9.	Mariusz Bogacz	
10.	Jacek Borkowski	
11.	Piotr Bors	
12.	Joanna Budzińska	
13.	Henryk Czyżewski	
14.	Bartosz Domaszewicz	
15.	Marta Grzeszczyk	nb uspr.
16.	Grażyna Gumińska	
17.	Bogusław Hubert	
18.	Bożenna Jędrzejczak	
19.	Tomasz Kacprzak	nb uspr.
20.	Andrzej Kaczorowski	nb

21.	Karolina Kępka	nb. uspr.
22.	Kazimierz Kluska	
23.	Joanna Kopcińska	
24.	Łukasz Magin	
25.	Ewa Majchrzak	
26.	Rafał Markwant	
27.	Grzegorz Matuszak	Grzegorz Matuszak
28.	Jan Mędrzak	
29.	Marek Michalik	
30.	Małgorzata Niewiadomska-Cudak	
31.	Urszula Niziołek-Janiak	
32.	Magdalena Parulska	
33.	Maciej Rakowski	
34.	Witold Rosset	
35.	Władysław Skwarka	
36.	Krzysztof Stasiak	
37.	Czesław Telatycki	
38.	Tomasz Trela	
39.	Jarosław Tumiłowicz	
40.	Sebastian Tylman	
41.	Mateusz Walasek	
42.	Adam Wieczorek	
43.	Wiesława Zewald	

URZĄD MIASTA ŁODZI
DEPARTAMENT PREZYDENTA
Biuro Rady Miejskiej
ul. Piotrkowska nr 104
90-926 Łódź
tel. 42 638 41 21, telfax 42 638 40 60

Potwierdzam obecność 38 i nieobecność 5 radnych (w tym 3 usprawiedliwionych) na LXXI (nadzwyczajnej) sesji w dniu 9 października 2013 r.

DYREKTOR
Biura Rady Miejskiej
E. Kanonowska
mgr Ewa Kołomowska

Małgorzata Niziołek
DYREKTOR

III. Obrady rozpoczęły się o godz. 13,20.

IV. Ustalenia

Ad pkt 1 – Otwarcie sesji.

Otwarcia obrad LXXI /nadzwyczajnej/ sesji Rady Miejskiej w Łodzi zwołanej na wniosek grupy 13 radnych w trybie art. 20 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym dokonała **przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska.** Treść wniosku stanowi **załącznik nr 2** do protokołu.

Następnie Rada Miejska w Łodzi uczciła minutą ciszy pamięć zmarłego śp. Lucjana Muszyńskiego radnego I, II i III kadencji.

W dalszej kolejności **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** powitała radnych i zaproszonych gości uczestniczących w obradach. Ponadto poinformowała, że zgodnie z podpisami na liście obecności na sali obrad obecnych jest 30 radnych, czyli jest quorum i Rada Miejska może podejmować uchwały.

Ad pkt 2 – Wyznaczenie sekretarzy.

Prowadząca obrady na **sekretarzy obrad** wyznaczyła następujących radnych:
1) p. Kazimierza Kluskę,
2) p. Henryka Czyżewskiego.

Następnie **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** powiedziała, 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.

Radny p. Mateusz Walasek zgłosił wniosek formalny o zmianę porządku obrad poprzez wprowadzenie w pkt 7a projektu uchwały stanowisko w sprawie przyjęcia Paktu dla Łodzi – **druk BRM nr 142/2013**. Treść projektu uchwały stanowi **załącznik nr 3** do protokołu. Następnie powiedział: „Wniosek chciałem umotywować tym, że jest to stanowisko, a zatem nie jest to uchwała stanowiąca. Dotyczy sprawy, co do której powinniśmy być wszyscy jako radni zgodni, a mianowicie wyłączenia najważniejszych inwestycji z bieżącej walki

politycznej. Myślę, że sprawa jest oczywista i zajmie nam 15 minut. W związku z tym proponowałbym, aby ten wniosek w tej chwili uwzględnić. Chodzi o to, żeby rozwiać wszelkie wątpliwości, co do tego na czym radnym zależy".

Radny p. Piotr Adamczyk zgłosił kontrwniosek do propozycji radnego p. Mateusza Walaska. Następnie zgłosił wniosek formalny o zmianę porządku obrad poprzez wprowadzenie w pkt 8a projektu uchwały stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie dostosowania lokalnego transportu zbiorowego do potrzeb i wymagań łodzian – **druk BRM nr 149/2013**, która wpisuje się w tematykę dzisiejszej nadzwyczajnej sesji.

Radny p. Łukasz Magin zgłosił wniosek formalny o zmianę porządku obrad poprzez wprowadzenie w pkt 8b projektu uchwały stanowisko w sprawie zmiany umiejscowienia zaplecza budowy trasy W-Z – **druk BRM nr 148/2013**. Następnie powiedział: „Jest to sprawa, która w ostatnich dniach budzi dużo kontrowersji i oporów ze strony podmiotów gospodarczych, które na parkingu miejskim przy Urzędzie Marszałkowskim prowadzą działalność gospodarczą. Myślę, że takie stanowisko warto podjąć. Wyraża ono oczekiwanie w stosunku do Prezydenta Miasta Łodzi, że w terminie do 16 października br. zostaną przeanalizowane również inne warianty umiejscowienia zaplecza budowy i w efekcie wykonawca otrzyma od Miasta, jako inwestora wskazanie innego miejsca na to, żeby to zaplecze budowy sobie zorganizować. Jest to sprawa bardzo pilna. Na wczorajszym posiedzeniu przedsiębiorców m.in. również z Przewodniczącą Rady Miejskiej padła informacja ze strony przedstawiciela Zarządu Dróg i Transportu, że decyzje w sprawie lokalizacji zaplecza budowy muszą zapadać szybko, bo zaplecze będzie organizowane w połowie października br.".

Następnie **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** poinformowała, że wraz z zawiadomieniem o zwołaniu sesji Rady Miejskiej doręczony został radnym porządek obrad stosownie do art. 20 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym. Stosownie do art. 20 ust. 1a ustawy o samorządzie gminnym, Rada może wprowadzić zmiany w porządku obrad bezwzględną większością głosów ustawowego składu Rady /w przypadku Rady Miejskiej w Łodzi są to 22 głosy/. W przypadku sesji nadzwyczajnej dodatkowo wymagana jest zgoda wnioskodawcy. W związku z tym, iż pod wnioskiem o zwołanie sesji nadzwyczajnej podpisało się 13 radnych, każdy z nich będzie musiał wyrazić zgodę na zmianę zaproponowanego porządku obrad.

Prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska zapytała wnioskodawców, czy wyrażają zgodę na wprowadzenie w pkt 7a projektu uchwały stanowisko w sprawie przyjęcia Paktu dla Łodzi – **druk BRM nr 142/2013**?

Radny p. Władysław Skwarka, będący jednym z 13 wnioskodawców nadzwyczajnej sesji nie wyraził zgody na wprowadzenie w pkt 7a projektu uchwały stanowisko w sprawie przyjęcia Paktu dla Łodzi – **druk BRM nr 142/2013**.

Przedstawicielka Wydziału Organizacyjno-Prawnego p. Marlena Sakowska-Baryła powiedziała: „Sesja nadzwyczajna ma taki charakter, że w zakresie porządku obrad decydujące znaczenie ma wniosek złożony przez wnioskodawców. Wnioskodawcy nie ujęli w porządku obrad nadzwyczajnej sesji projektów uchwał, o które wnioskowali radni p.p.: Mateusz Walasek, Piotr Adamczyk i Łukasz Magin. W związku z tym Przewodnicząca Rady rozpoczęła procedurę rozpytywania poszczególnych wnioskodawców o to, czy wyrażają zgodę na zmianę porządku obrad. Jeżeli wnioskodawców pod wnioskiem podpisanych było

kilkunastu, w tym przypadku 13 i jeden z nich nie wyraził zgody na zmianę porządku obrad to oznacza to, że tej zmiany dokonać nie można. Z punktu widzenia prakseologicznego nie jest zasadne, aby pytać pozostałych wnioskodawców, bo jest już jeden wnioskodawca, który zgody nie wyraził".

Wobec braku zgody jednego z wnioskodawców nadzwyczajnej sesji projekt uchwały opisany **w druku BRM nr 142/2013** nie został wprowadzony do porządku obrad.

Następnie **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** zapytała wnioskodawców, czy wyrażają zgodę na wprowadzenie w pkt 8a projektu uchwały stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie dostosowania lokalnego transportu zbiorowego do potrzeb i wymagań łodzian – **druk BRM nr 149/2013**?

Wszyscy radni, będący wnioskodawcami nadzwyczajnej sesji, wyrazili zgodę na wprowadzenie w pkt 8a projektu uchwały stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie dostosowania lokalnego transportu zbiorowego do potrzeb i wymagań łodzian – **druk BRM nr 149/2013**.

Wobec zgody wnioskodawców **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** poddała pod głosowanie wniosek dot. wprowadzenia w pkt 8a projektu uchwały stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie dostosowania lokalnego transportu zbiorowego do potrzeb i wymagań łodzian – **druk BRM nr 149/2013**.

Przy **34** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **1** głosie **„wstrzymującym się"** Rada Miejska **wprowadziła** do porządku obrad powyższy projekt uchwały /wniosek uzyskał bezwzględną większość ustawowego składu Rady – 22 głosy/. Wydruk z głosowania elektronicznego stanowi **załącznik nr 4** do protokołu.

Radny p. Adam Wieczorek poinformował, że głosował „za" wprowadzeniem do porządku obrad przedmiotowego projektu uchwały, a na ekranie zostało wyświetlone, że „wstrzymał się" od głosu.

W dalszej kolejności **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** zapytała wnioskodawców, czy wyrażają zgodę na wprowadzenie w pkt 8b projektu uchwały stanowisko w sprawie zmiany umiejscowienia zaplecza budowy trasy W-Z – **druk BRM nr 148/2013**?

Wszyscy radni będący wnioskodawcami nadzwyczajnej sesji wyrazili zgodę na wprowadzenie w pkt 8b projektu uchwały stanowisko w sprawie zmiany umiejscowienia zaplecza budowy trasy W-Z – **druk BRM nr 148/2013**.

Wobec zgody wnioskodawców **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** poddała pod głosowanie wniosek dot. wprowadzenia w pkt 8b projektu uchwały stanowisko w sprawie zmiany umiejscowienia zaplecza budowy trasy W-Z – druk **BRM nr 148/2013**.

Przy **32** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **1** głosie **„wstrzymującym się"** Rada Miejska **wprowadziła** do porządku obrad powyższy projekt uchwały /wniosek uzyskał bezwzględną większość ustawowego składu Rady – 22 głosy/. Wydruk z głosowania elektronicznego stanowi **załącznik nr 5** do protokołu.

Porządek obrad po zmianach stanowi **załącznik nr 6** do protokołu.

Ad pkt 4 – Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.

Prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska poprosiła, aby przewodniczący klubów radnych zgłaszali swoich przedstawicieli do Komisji Uchwał i Wniosków.

Przewodniczący Klubu Radnych Platformy Obywatelskiej p. Mateusz Walasek zgłosił kandydaturę **radnego p**. **Czesława Telatyckiego.**

Wiceprzewodniczący Klubu Radnych Sojuszu Lewicy Demokratycznej p. Tomasz Trela zgłosił kandydaturę **radnej p. Ewy Majchrzak**.

Przewodniczący Klubu Radnych Łódź 2020 p. Łukasz Magin zgłosił kandydaturę **radnego p. Jacka Borkowskiego.**

Przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości p. Piotr Adamczyk zgłosił kandydaturę **radnego p. Kazimierza Kluski.**

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

Następnie wobec braku innych propozycji **prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska** poddała pod głosowanie zaproponowany skład Komisji Uchwał i Wniosków.

Przy **22** głosach **„za”**, **braku** głosów **„przeciwnych”** i **braku** głosów **„wstrzymujących się”** Rada Miejska powołała Komisję Uchwał i Wniosków w składzie:

- **p. Jacek Borkowski,**
- **p. Kazimierz Kluska,**
- **p. Ewa Majchrzak,**
- **p. Czesław Telatycki.**

Wydruk z głosowania elektronicznego stanowi **załącznik nr 7** do protokołu.

Ad pkt 5 - Przyjęcie protokołu z LXX sesji Rady Miejskiej w Łodzi.

Prowadząca obrady, przewodnicząca Rady Miejskiej p. Joanna Kopcińska poinformowała, że protokół z LXX sesji Rady Miejskiej w Łodzi odbytej w dniu 25 września br. był wyłożony do wglądu w Biurze Rady Miejskiej. Dotychczas uwag nie zgłoszono, wobec czego stwierdziła, że protokół z LXX sesji Rady Miejskiej w Łodzi został przyjęty.

Punkty 6 i 7 porządku obrad - Informacje o trybie i sposobie załatwienia interpelacji i zapytań radnych oraz Interpelacje i zapytania pisemne zostaną zrealizowane po przerwie obiadowej.

Ad pkt 8 - Informacja Prezydenta Miasta Łodzi na temat utrudnień w funkcjonowaniu transportu zbiorowego w Łodzi.

Informację przedstawił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień**, który powiedział: „Biorąc pod uwagę ważność zagadnienia poprosiłem, aby wszystkich informacji, które chcielibyście Państwo usłyszeć udzielili w imieniu Prezydenta Miasta Łodzi: dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita, prezes Zarządu MPK Spółka z o.o. p. Zbigniew Papierski, prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Robót Mostowych „Mosty-Łódź" S.A. p. Wojciech Pater oraz p.o. z-cy dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny. Trudno sobie wyobrazić inwestycje drogowe, szczególnie w tej skali, jaką podjęliśmy, bez utrudnień. Chyba nikt na to liczył. Bardzo wiele z tych inwestycji kończy się w roku 2014, a nieliczne, głównie mówimy o trasie W-Z w roku 2015. Oznacza to, że czas, w którym utrudnienia będą łodzian dotykać, to okres 1,5 roku. Zaangażowanie finansowe na dwóch inwestycjach drogowych: trasa Górna i trasa W-Z sięga ok. 1 000 000 000 zł. Wspomniany 1 000 000 000 zł jest realizowany głównie przez łódzkie firmy. Nie tylko przez generalnego realizatora inwestycji, ale również przez podwykonawców. Jeśli dołożymy do tego Węzeł Multimodalny i pozostałe inwestycje, to w tym okresie, mamy zaangażowane ok. 2 000 000 000 zł. Bardzo głęboko przemyślałem stanowisko Rady Miejskiej w sprawie trasy W-Z i innych inwestycji, czy realizować je teraz, czy kiedy indziej, czy w ogóle? Kiedy rozmawiałem z prezesem Przedsiębiorstwa Robót Mostowych „Mosty-Łódź" S.A. p. Wojciechem Paterą oraz z wykonawcami na dworcu Fabrycznym pytałem, ile osób w tym czasie będzie zaangażowanych w realizację tych projektów. Padła odpowiedź, że z grubsza mówiąc można powiedzieć, że ok. 2 000. W przeciwieństwie do robót publicznych, które są najczęściej trochę wymyślonym zakresem, taką trochę wymyśloną pracą za bardzo niewielkie pieniądze, to wspomniane 2 000 ludzi w okresie 1,5 roku w ramach tych pieniędzy będzie odbierać swoje wynagrodzenie. Jeśli to nie ma wpływu na sytuację gospodarczą Łodzi, nie mówiąc o sytuacji gospodarczej łodzian, to cóż innego może mieć? Na pewno nie programy aktywizacji, których skala nie dorównuje wartości wspomnianych inwestycji. Więc, kiedy mówimy o programie inwestycji dla Łodzi, to mówimy o pieniądzach, które są dla łodzian nie tylko w przyszłości korzystających z tej infrastruktury, ale dziś realnie pracujących na wszystkich tych inwestycjach. Jeśli będziemy formułować jakieś postulaty, czy inwestycje są potrzebne, czy nie, to spróbujmy im powiedzieć, że ich praca może nie do końca jest potrzebna, albo że nie dostaną pieniędzy, za które będą utrzymywać swoje rodziny. W skali łódzkiej 2 000 000 000 zł, przy czym w sporej części są to pieniądze spoza budżetu Łodzi, to jest potężny zastrzyk inwestycyjny. Mówię to po to, żebyśmy mieli świadomość, że utrudnienia dla pasażerów, o których mówimy, że kłopoty, które mamy jak wszyscy realizujący duże inwestycje, to jednocześnie 2 000 000 000 zł, w tym w dużej części na łódzkim rynku pracy i łódzkim rynku usług. Jeżeli popatrzymy na inwestycje, które generują trudności komunikacyjne, to cała trasa wokół dworca Łódź Fabryczna, którą w pewnej części, każdy z nas przejeżdża przy ul. Narutowicza widzi w jakim tempie prace są prowadzone. To cały układ Węzła Multimodalnego zmieni konstrukcję układu komunikacyjnego centrum Łodzi. To wreszcie trasa W-Z, która w szczególności, w tym miejscu łączy w sposób zupełnie inny, w innym standardzie dwie ważne linie komunikacyjne, czyli Łódzki Tramwaj

Regionalny i tramwaje, które będą kursowały po trasie W-Z. Oczywiście mamy też budowę trasy Górna, która wolno zbliża się do końca. Jeśli na tę mapę inwestycyjną, na tę skalę finansową, na tę ilość zaangażowanych w pracę ludzi, sprzętu nałożymy trudności komunikacyjne, to wtedy będziemy mieli właściwą skalę. Mówimy o dwumiliardowym zakresie inwestycyjnym, mówimy o zaangażowaniu tysięcy ludzi w ten proces. Trudno oczekiwać, żeby system komunikacyjny w tym czasie zyskał na szybkości, na sprawności, bo po to to robimy, żeby po zakończeniu tych inwestycji tak się działo i tak to funkcjonowało. Jeżeli chodzi o poszczególne elementy dalszej prezentacji to proszę dyrektora ZDiT p. Grzegorza Nitę, aby przedstawił etapy prac, organizację ruchu i zmiany w komunikacji miejskiej, prezes Zarządu MPK Spółka z o.o. p. Zbigniewa Papieskiego, żeby pokazał wraz p.o. z-cy dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorzem Misiornym, jak wygląda układ operacyjny, komunikacyjny na ten okres. Na koniec poproszę prezesa Zarządu Przedsiębiorstwa Robót Mostowych „Mosty-Łódź" S.A. p. Wojciecha Patera, aby odpowiedział na wszystkie pytania dot. uwarunkowania zaplecza placu budowy, organizacji placu budowy oraz zagrożeń z tego wynikających, żeby odpowiedział wprost na pytanie, które stało się przedmiotem publicznej dyskusji, dlaczego w tym miejscu? Zanim prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Robót Mostowych „Mosty-Łódź" S.A. p. Wojciech Pater powie o szczegółach, to ja powiem tylko tyle, że w stosunku do pierwotnych planów organizacji placu budowy zawężenie i zmniejszenie obszaru, które Państwo zobaczycie, jest naprawdę kolosalne. Myślę, że zostało zrobione w minimalnym stopniu, co oczywiście nie oznacza, że ci, którzy są zlokowani w jego sąsiedztwie nie będą mieli z tego tytułu jakichś trudności, ale popatrzycie też Państwo, że wiele obaw przedsiębiorców o to, że zostaną odcięci od jakiejkolwiek komunikacji wynika chyba bardziej z tego, że chcemy podyskutować o trudnościach, niż z tego, że te trudności rzeczywiście w tym wymiarze istnieją. Na koniec zostanie podanych kilka informacji, które będą nowością, a będą dotyczyły zmian w układzie komunikacji, bo tę, jak zapowiadaliśmy na konferencji prasowej na początku tygodnia, na bieżąco, cały czas analizujemy. Pierwsze zmiany w tym zakresie już są. Tak naprawdę wszystkie te informacje były przedmiotem wielokrotnie omawianym w prasie, w mediach, na ulotkach. Nie ma tu nic na tyle nowego, żeby być zaskoczonym, jak ten układ komunikacyjny wygląda". Powyższa wypowiedź poparta była prezentacją multimedialna, która stanowi **załącznik nr 8** do protokołu".

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita powiedział: „Jeżeli chodzi o trasę W-Z, to realizacja inwestycji została podzielona na cztery etapy. Kwestia wspomnianego podziału wynikała z tego, żeby była sprawna, dobra i terminowa realizacja inwestycji oraz żeby utrudnienia, które będą spowodowane realizacją tej inwestycji były jak najkrótsze i jak najmniejsze z możliwych. Tak, jak powiedział wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień, przy tej skali inwestycji w Mieście zupełnie utrudnień uniknąć się nie da. Natomiast chcemy je zminimalizować jeśli chodzi o zakres i jeśli chodzi o czas ich trwania. Dlatego podział inwestycji na etapy, dlatego nie wprowadzamy od razu całej organizacji dla całego odcinka centralnego trasy W-Z, który spowodowałby dużo większe utrudnienia i trwałby tyle samo, ile będą trwały te cztery etapy. Skracamy czas maksymalnie i zawężamy ilość utrudnień w poszczególnym etapie i w tym krótszym czasie. Staramy się prowadzić inwestycję tak, aby te utrudnienia były jak najmniejsze. Etap I, który rozpoczął się 1 października br. i potrwa do 4 listopada 2013 r. nie powoduje utrudnień w ruchu kołowym, poza niewielkim obszarem dot. odcinka ul. Mickiewicza od ul. Piotrkowskiej do ul. Wólczańskiej. Jest to etap, podczas którego wykonywane są prace rozbiórkowe sieci trakcyjnej, torowiska, płyt w międzytorzach ogrodzeń międzytorza, czyli wszystkiego tego, co wykonawca musi najpierw zdemontować, żeby przystąpić do właściwych prac. Pomimo wcześniejszych zapowiedzi, bo były przewidywania, że będą pojawiały się dodatkowe utrudnienia punktowe, czy liniowe na

krótkich odcinkach na jezdniach wewnętrznych zlokalizowanych bezpośrednio przy torowisku na odcinku al. Piłsudskiego od ul. Kilińskiego do al. Jana Pawła II, wykonawca tak przeorganizował swoją pracę, żeby tych utrudnień nie było. W tej chwili, jak zapewne wszyscy widzimy, te prace są prowadzone w taki sposób, że jedynie w okresie wywozu tych materiałów z terenu rozbiórki mogą pojawić się miejscowe utrudnienia polegające na tym, że samochód, na który ten materiał będzie załadowany, będzie musiał na miejsce placu budowy wjechać i później z niego zjechać. Także te ograniczenia będą tu zminimalizowane. Dodatkowo przy przebudowie sieci wodociągowej w al. Mickiewicza na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Wólczańskiej wykonawca podjął decyzję, jeżeli chodzi o odcinek między ul. Piotrkowską a al. Kościuszki, żeby prace prowadzić w porze nocnej, żeby nie powodować dodatkowych utrudnień w ciągu dnia. Taką zgodę wykonawca od nas otrzymał. W związku z tym te prace są tak prowadzone. Jeśli nawet widzimy, że w ciągu dnia na tym odcinku nie są prowadzone prace, to dlatego nie są one prowadzone, żeby nie było dodatkowych utrudnień w ciągu dnia, żeby ludzie, którzy pracują w nocy mogli odpocząć. Natomiast na al. Mickiewicza na odcinku od al. Kościuszki do ul. Wólczańskiej prace prowadzone są w porze dziennej. Wykonawca pracuje w trybie dwuzmianowym, tak żeby prace trwały przez dłuższy okres czasu i żeby prace były wykonane jak najszybciej. Muszą one być wykonane w tym okresie czasu ze względu na to, że po 4 listopada 2013 r. rozpocznie się etap prac właściwych. W związku z tym musi być tak dokonana przebudowa sieci wodociągowej, żeby można było rozpocząć budowę murów oporowych. Trzeba usunąć sieć wodociągową, ponieważ mury oporowe, które się pojawią akurat będą zlokalizowane w miejscu, gdzie do tej pory był usytuowany wodociąg o dużej średnicy. Wspomniana magistrala wodociągowa została zastąpiona odpowiednimi spinkami, aby woda docierała do wszystkich mieszkańców i przedsiębiorców, którzy są zasilani ze wspomnianej magistrali wodociągowej. I to jest kwestia I etapu inwestycji. Wykonawca posuwa się od strony ul. Kilińskiego. Demontaż sieci był prowadzony głównie w porze nocnej. Związane to było z tym, że mieliśmy skrzyżowania z liniami tramwajowymi w ul. Żeromskiego, gdzie dzisiaj tramwaje nie jeżdżą, ale będą kursowały od listopada 2013 r. W związku z tym trzeba było dokonać stosowanej przebudowy, żeby ten ruch mógł być tam utrzymany. Ruch Łódzkim Tramwajem Regionalnym będzie cały czas prowadzony. Także będzie ruch tramwajowy w ul. Kilińskiego. Tak więc te skrzyżowania musiały być przebudowane, jeśli chodzi o układ sieci trakcyjnej, ażeby można było zdejmować trakcje z odcinków prostych pomiędzy skrzyżowaniami. W nocy mamy wyłączenie ruchu tramwajowego i napięcia i wówczas można było bezpiecznie prace wykonywać. Gdyby wykonawca chciał wykonywać prace w porze dziennej wówczas musielibyśmy wstrzymywać ruch tramwajowy w określonych porach na trasach w relacji północ – południe. Byłoby to z pewnych powodów niewskazane. Etap I zakończy się do końca października br. Po jego zakończeniu przejdziemy do etapu II, który rozpocznie się od 4 listopada 2013 r. Etap ten został zorganizowany w taki sposób, żeby nie powodować utrudnień na wszystkich relacjach na odcinku centralnym trasy W-Z w relacjach północ - południe. Podzielono tę realizację na trzy etapy. Etap II dot. przede wszystkim zmian w organizacji ruchu w relacji północ – południe na osi ul. Wólczańskiej i w ciągu al. Kościuszki. Skrzyżowania na wprost są nieprzejezdne. Jeśli chodzi o przejezdność w relacji północ – południe, to mamy ją zachowaną w ul. Sienkiewicza i w ul. Kilińskiego. Dodatkowo w II etapie będziemy mieli możliwość poruszania się ul. Roosvelta, na której prace powinny zakończyć się ok. 20 października br. Tak więc będziemy mogli z ul. Sienkiewicza wjechać w ul. Roosvelta, dalej do ul. Piotrkowskiej, a następnie z ul. Piotrkowskiej w al. Mickiewicza i dalej w al. Kościuszki. Tego typu relacja zostanie zachowana. Ponadto jeśli chodzi o al. Kościuszki to po jej obu stronach południowej i północnej dochodzących do al. Mickiewicza będzie odbywał się ruch w relacji dwukierunkowej z możliwością zawracania, jeśli chodzi o odcinek od strony ul. Zamenhofa, jak i z drugiej strony. Dodatkowo

na odcinkach al. Kościuszki będziemy mieli uruchomione dodatkowe miejsca parkingowe, bo ruch będzie odbywał się po jednym pasie ruchu. Na osi wschód - zachód na budowanej trasie W-Z na odcinku od al. Jana Pawła II do ul. Kilińskiego, jeśli chodzi o ruch kołowy, priorytet będzie miała komunikacja miejska i jako jedyna oprócz służb ratowniczych, służb miejskich będzie miała prawo przejazdu na wprost przez wszystkie skrzyżowania. Jeśli chodzi o ruch indywidualny, to jeśli wjedziemy w al. Mickiewicza, czy al. Piłsudskiego z którejś przecznicy z ul. Wólczańskiej, ul. Gdańskiej, al. Kościuszki, czy ul. Piotrkowskiej to na kolejnym skrzyżowaniu będziemy mieli nakaz skrętu w prawo. Jest to spowodowane tym, żeby nie utrudniać ruchu dla komunikacji publicznej. Za chwilę pokażemy mapę objazdów, na której będzie to bardziej widoczne. Organizacja ruchu w II etapie została uzgodniona z Policją i Strażą Miejską. Było to również konsultowane ze służbami ratowniczymi. Chodziło o to, żeby zapewnić jak największe bezpieczeństwo dla łodzian. Policja wyznaczyła posterunki i regulacje ruchu tak, aby to było jak najbardziej bezpieczne. Etap II kończy się w maju 2014 r. Etap III rozpoczyna się po zakończeniu etapu II, czyli wykonaniu odpowiednich prac na skrzyżowaniach, które są w II etapie zamknięte, czyli skrzyżowanie z ul. Wólczańską, z al. Kościuszki i uruchomieniu tutaj ruchu po ul. Wólczańskiej w kierunku południowym i po al. Kościuszki w kierunku północnym. Wtedy zamykamy przejazd przez ul. Sienkiewicza. Zamykamy przejazd przez skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza w całości, ponieważ centralnie pod nim mamy położoną komorę, którą trzeba wykonać jednorazowo. Nie da się jej technologicznie wykonać na pół. Z tego względu to skrzyżowanie musi być wykonywane w całości. Oczywiście nadal jest czynny przejazd ul. Kilińskiego. Także zachowana jest relacja z ul. Sienkiewicza przez ul. Roosevelta do al. Mickiewicza i dalej do al. Kościuszki. Jeżeli chodzi o ul. Sienkiewicza od strony południowej to będzie tutaj nakaz skrętu przy al. Piłsudskiego z obu stron. Oczywiście ul. Sienkiewicza jest dwukierunkowa, więc nie ma problemu, żeby poruszać się po niej po obu stronach. Dla usprawnienia możliwości poruszania się ul. Sienkiewicza będzie zrobiona zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Sienkiewicza i ul. Tuwima, gdzie będzie możliwość jadąc od strony południowej ul. Sienkiewicza lewoskrętu w ul. Tuwima oraz będzie bezpieczny prawoskręt z ul. Sienkiewicza od strony północnej w ul. Tuwima. Na pewno poprawi to kwestię dostępności centrum Miasta od poszczególnych stron. Oczywiście cały czas będą czynne ul. Tuwima i ul. Nawrot. Ponadto w etapie II będzie wprowadzona również możliwość lewoskrętu jadąc al. Kościuszki w ul. Zamenhofa i dalej w ul. Nawrot. Etap III powinien zakończyć się w roku 2014. Etap IV przypada na rok 2015 od wiosny do wczesnej jesieni. Kończy on całą inwestycję i zamyka tak, abyśmy mogli ją rozliczyć z Unią Europejską. To jest etap, w którym nadal mamy czynne przejazdy w relacji północ - południe przez ul. Wólczańską i al. Kościuszki. Uruchamiamy przejazd przez ul. Sienkiewicza. Oznacza to, że mamy przejezdne trzy przecznice. Natomiast mamy nieprzejezdne skrzyżowanie z ul. Kilińskiego. W tym samym okresie czasu będzie wykonywana przebudowa ul. Kilińskiego do trasy W-Z, żeby utrudnienia związane z ul. Kilińskiego i brak możliwości jazdy tramwaju od ul. Traugutta do al. Piłsudskiego zostały zakończone w tym samym czasie, kiedy zostanie uruchomiony ruch tramwajowy po przebudowanej trasie W-Z. Oczywiście w dalszym czasie funkcjonuje ul. Roosvelta w połączeniu z ul. Piotrkowską oraz al. Mickiewicza. Jeżeli chodzi o przejazdy w relacji wschód – zachód, to one nadal funkcjonują tak jak w tych wcześniejszych etapach. Szczegóły wspomnianych etapów będą dogrywane i szczegółowe organizacje ruchu opracowywane już przed wprowadzeniem tych etapów. Dzisiaj mówimy przede wszystkim o etapie II. Jeżeli chodzi o kwestię kampanii informacyjnej o zmianach w organizacji ruchu w I etapie, czyli w okresie od 1 października 2013 r. do 4 listopada 2013 r. to można tutaj wymienić kilka najważniejszych działań. Z pewnym wyprzedzeniem zostały ustawione tablice informacyjne przy drogach dojazdowych do trasy W-Z, aby wszyscy, którzy przejeżdżali mogli zapoznać się z tym, że będą tutaj prowadzone prace. Na wiaduktach

nad tą trasą (przy ul. Łąkowej i ul. Rokicińskiej) zostały powieszone z każdej strony duże banery informacyjne, na których podany jest termin startu budowy - 4 listopada 2013 r. Są także ustawione banery informacyjne na wejściach do przejść podziemnych na skrzyżowaniu al. Mickiewicza i ul. Piotrkowskiej. Banery wiszą już przynajmniej od dwóch tygodni, a może jeszcze wcześniej. Kolejnym elementem procesu informacyjnego był druk i kolportaż ulotki informacyjnej. Jest kilkadziesiąt tysięcy ulotek, które były dystrybuowane przez osoby, które były również informatorami w pierwszych dniach zmian w układzie komunikacyjnym. Byli to głównie pracownicy Spółki MPK, którzy wcześniej zostali przeszkoleni, żeby mogli udzielać zwięzłych i rzeczowych informacji pasażerom, jak dojechać w konkretne miejsca, gdzie się przesiąść, aby dojechać jak najlepiej i jak najszybciej. Wspomniane ulotki były także rozdawane w autobusach i tramwajach. Materiały zostały wyłożone w 20 punktach sprzedaży biletów. W każdym z nich można było się w taki materiał zaopatrzyć. Były także dodatkowe punkty informacyjne. Ponadto wszystkie media wydrukowały w swoich gazetach duże, rozkładowe mapy informacje tak, żeby łodzianie byli jak najlepiej poinformowani. Pozostałe media, czyli radio i telewizja także informowały i pokazywały wspomniane mapy. Duży ukłon w ich stronę. Dodatkowo została uruchomiona infolinia, gdzie każdy mógł się dowiedzieć, jakie zmiany są wprowadzone i jak z nich korzystać. Wszystkie informacje z pewnym wyprzedzeniem były umieszczone na stronach internetowych, zarówno: UMŁ, MPK, jak i Komendy Miejskiej Policji w Łodzi. Kampania była prowadzona bardzo szeroko, z dość dużym rozmachem, aby wszyscy mieszkańcy Łodzi byli poinformowani jak najlepiej o zmianach, jakie mamy w tej chwili, w okresie I etapu. Dokładnie tak samo będzie z etapem II, który rozpocznie się od 4 listopada 2013 r. Dla etapu II została przygotowana zmiana organizacji ruchu i przygotowane zalecane trasy objazdu. Są to trasy uzgodnione z Miejską Komendą Policji w Łodzi. Istnieje możliwość objazdu z relacji wschód - zachód, jak i zachód - wschód, tak żeby nie powodować dodatkowych utrudnień na trasie W-Z. W ramach zmian w organizacji ruchu będą wprowadzone trzy dodatkowe sygnalizacje świetlne usprawniające przejazd po trasach objazdowych. Pierwsza to sygnalizacja na skrzyżowaniu ul. Wróblewskiego z ul. Czerwoną i ul. Wólczańską. Druga sygnalizacja będzie usytuowana na skrzyżowaniu ul. Milionowej z ul. Kilińskiego, a trzecia na skrzyżowaniu ul. Przędzalnianej z ul. Tuwima. Dwie pierwsze mają usprawnić przejazd przede wszystkim w relacji na wschód z Retkini, a druga w kierunku przeciwnym. Kolejna rzecz, która będzie wykonana w ramach zmian w organizacji ruchu, to kwestia wprowadzenia ruchu kołowego na odcinek ul. Żwirki od al. Kościuszki do ul. Piotrkowskiej, czego dziś nie ma. Ponadto będą zmiany organizacyjne ruchu na skrzyżowaniu ul. Tuwima i ul. Sienkiewicza, jak lewoskręt w ul. Zamenhofa w al. Kościuszki. Są to główne zmiany, które nastąpią od 4 listopada 2013 r. Jeśli chodzi o odcinek trasy W-Z od ul. Żeromskiego do ul. Wólczańskiej, to mamy pozostawione po jednym pasie ruchu z nakazem skrętu w prawo. Jeżeli chodzi o ul. Żeromskiego, to mamy przejazd, tak jak dzisiaj. Dodatkowo powiem, że od listopada 2013 r. będzie uruchomiony przejazd ul. Kopernika w relacji przez ul. Żeromskiego. Będzie to przejazd od ul. Legionów, bez żadnych utrudnień, aż do samego końca, czyli do ul. Radwańskiej. Jeżeli już wjedziemy w odcinek pomiędzy ul. Żeromskiego a ul. Wólczańską, to musimy tu koniecznie skręcić w prawo wyjeżdżając z ul. Wólczańskiej w al. Mickiewicza. „Jadąc od wschodu możemy skręcić w ul. Gdańską. Podobnie jest w kierunku przeciwnym. Wyjeżdżając z al. Kościuszki w stronę ul. Wólczańskiej nie ma możliwości skrętu tylko nakaz jazdy prosto a dopiero dalej można skręcić w ul. Gdańską. Jeżeli chodzi odcinek od al. Kościuszki do ul. Piotrkowskiej, to po al. Kościuszki odbywa się ruch dwukierunkowy z zawracaniem od strony ul. Zamenhofa. Od strony ul. Radwańskiej istnieje ruch do al. Mickiewicza z koniecznością prawoskrętu. Następnie jest nakaz prawoskrętu w ul. Piotrkowską. Jeżeli chodzi o kierunek od strony Retkini jadąc al. Mickiewicza istnieje konieczność skrętu w al. Kościuszki /jadąc od strony ul. Wólczańskiej/. Następnie jadąc od ul. Wschodniej, od strony ul. Sienkiewicza istnieje

konieczność przejazdu przez ul. Piotrkowską, nie ma nakazu prawoskrętu a dopiero nakaz prawoskrętu istnieje w al. Kościuszki. Jeżeli chodzi o odcinek od ul. Sienkiewicza do ul. Kilińskiego, to na nim jeżeli chodzi o ul. Sienkiewicza od strony północnej istnieje nakaz jazdy prosto lub skrętu w prawo w kierunku wschodnim. Następnie dojeżdżając do ul. Sienkiewicza od strony ul. Piotrkowskiej istnieje nakaz skrętu w prawo, z wyłączeniem określonych służb. Ulica Sienkiewicza na obydwu odcinkach jest ulicą dwukierunkową. Czynna jest również ul. Roosvelta. Jeżeli chodzi o ul. Kilińskiego, to istnieje możliwość przejazdu na wprost i zakaz skrętu w prawo al. Piłsudskiego w kierunku ul. Sienkiewicza. Następnie jeżeli chodzi o jazdę z kierunku wschodniego al. Piłsudskiego, to przy ul. Kilińskiego istnieje nakaz skrętu w prawo lub w lewo, z wyłączeniem pojazdów określonych służb. Jeżeli chodzi o system parkingów publicznych dostępnych w strefie inwestycji będzie ich osiem. Pierwszy, to Centrum Handlowe Tulipan /krańcówka linii Z10/, następnie przy dworcu Łódź Kaliska, kolejny przy ul. Wróblewskiego pomiędzy ul. Wólczańską i al. Politechniki, następny wzdłuż al. Kościuszki od ul. Zamenhofa do al. Mickiewicza i od ul. Radwańskiej do al. Mickiewicza, kolejny przy Górniaku, następny parking zlokalizowany przy ul. Konstantynowskiej i al. Unii Lubelskiej, kolejny parking róg ul. Zgierskiej i ul. Liściastej i ostatni parking przy IKEI. Ponadto funkcjonują normalne parkingi znajdujące się w strefie parkowania, które nie są bezpośrednio wyłączone w okresie inwestycji. Kolejna kwestia to zapewnienie prawidłowego ruchu rowerowego i pieszego oraz dostępności do miejskich instytucji. Ciągi rowerowe nie zostaną przerwane. Utrzymany zostaje przejazd rowerowy przez ul. Żeromskiego w ciągu drogi rowerowej al. Mickiewicza. Jeżeli chodzi o przejazd przez ul. Piotrkowską, to droga rowerowa w związku z rozbiórką przejścia podziemnego zostanie lekko skierowana w ul. Piotrkowską /niewielki objazd/. Następnie jeżeli chodzi o przejścia piesze, to zostaną one wyznaczone praktycznie w tych samych miejscach, gdzie funkcjonują obecnie i oznakowane w bezpieczny sposób. Będzie funkcjonował również indywidualny transport zbiorowy – taksówki. Na całym odcinku prowadzenia robot budowlanych będzie bardzo dużo przejść dla pieszych, aby mogli łatwo skomunikować się z częścią północną i południową trasy W – Z. Jeżeli chodzi o kwestię kampanii informacyjnej dotyczącej zarówno zmian w organizacji ruchu, jak i w komunikacji, oprócz działań podejmowanych w pierwszym etapie tj. akcji ulotkowej, jak i informacyjnej prowadzonej przez informatorów mobilnych oraz ogłoszeń w mediach kolejna kwestia, to spotkania z firmami zlokalizowanymi w obszarze oddziaływania inwestycji tak, aby istniała pewność, iż informacja ta do nich dotrze. Odbędą się dwa cykle takich spotkań z przedstawicielami firm znajdujących się zarówno po stronie północnej, jak i południowej. Otrzymają oni ponadto komplet materiałów informacyjnych, aby mogli je rozpropagować wśród swoich klientów w celu ich wywieszenia czy udostępnienia na stronach internetowych. Jeżeli chodzi o etap drugi, to do wszystkich gmin ościennych została rozesłana informacja, aby ich mieszkańcy przyjeżdżający do Łodzi w różnych celach byli o remontach i funkcjonowaniu komunikacji odpowiednio poinformowani”.

Uzupełnienia powyższej wypowiedzi dokonał **p. Zbigniew Papierski - Prezes Zarządu MPK - Łódź Spółka z o.o.,** który powiedział m.in.: „Z komunikacji został wyłączony odcinek torowy od al. Włókniarzy do ul. Kilińskiego, po którym poruszały się tramwaje łączące dwa największe łódzkie osiedla: Retkinię i Widzew. Jeżeli chodzi o Widzew, to istnieją linie tramwajowe 9 i 9A oraz Z2 dowożące pasażerów w kierunku północnym. Jeżeli chodzi o linie autobusowe, to funkcjonuje 85 i 85A przewożące pasażerów w kierunku północnym. W zamian za linie tramwajowe wprowadzona została linia Z10 będąca wsparciem dla funkcjonującej linii 98. Obecnie kursuje również wsparcie tramwajowe na odcinku wyłączonym z eksploatacji łączącym al. Śmigłego – Rydza z ul. Kilińskiego. Jeżeli

chodzi o mieszkańców Retkini, to mają oni do dyspozycji linie tramwajowe 8 i 8A oraz autobusowe 98, 98A a także linię Z10 od dworca Łódź - Kaliska. Jeżeli chodzi o częstotliwość kursowania powyższych linii, to od 1 października br. linia tramwajowa 8 kursująca od ul. Chochoła do al. Wyszyńskiego posiada częstotliwość 10 minutową. Jeżeli chodzi o linię 12, to posiada częstotliwość 10 minutową. Linia 14 kursująca pomiędzy ul. Legionów a Dabrową posiada częstotliwość 6 minutową oraz wzmocnienie dwoma pojazdami. Linia 10 kursująca z Augustowa do al. Wyszyńskiego została zawieszona z uwagi na prace inwestycyjne. Linia 98A i 98 kursuje co 7,5 minuty. Nastąpił wzrost o 10 pojazdów w ruchu. Dodatkowo pojawiła się linia Z10, która kursuje z częstotliwością 5 minutową, co spowodowało wzrost o 11 pojazdów. Po trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego /ŁTR/ kursuje linia 2 z częstotliwością 10 minutową, linia 3 z częstotliwością 10 minut, linia 6 z częstotliwością 10 minutową, linia 11 z częstotliwością 10 minutowa oraz linia 16A z częstotliwością 10 minutową. W związku z otwarciem od 1 października br. ul. Narutowicza została uruchomiona linia 9 i 9A, która kursuje co 20 minut oraz linie 12 i 14. Jeżeli chodzi o skargi pasażerów na duże napełnienie pojazdów, to sytuacja jest nieustabilizowana. Do tej sytuacji należy dołączyć kwestię rozpoczęcia roku akademickiego. Czyli przepełnienie w komunikacji nie nastąpiło jedynie w związku z zamknięciem trasy tramwajowej. Trasa ŁTR zawsze była trasą mocno obciążoną w godzinach szczytu. Na dzień 8 października br. jeśli chodzi o linię Z2, to napełnienie w godzinach 6.00 – 8.00 kształtuje się pomiędzy 5% a 80%. W Z10 w godzinach 6.30 – 8.30 wynosi od 50% do 90%. Były dwa kursy 7.30 i 7.45 napełnione na 100%. Jeżeli chodzi o linię 98 w godzinach 6.30 – 8.30 napełnienie wynosiło od 50% do 100%. W przypadku linii Z10 w godzinach popołudniowego szczytu 15,10 – 16.30 – napełnienie wyniosło od 40% do 90% /kierunek z Retkini na wschód/. W odwrotnym kierunku napełnienie wynosi od 60% do 90%. Były trzy kursy, w których napełnienie wyniosło 100%. Jeżeli chodzi o linię Z1, to została dodatkowo uruchomiona i funkcjonuje wahadłowo pomiędzy Chojnami a ul. Tuwima w godzinach porannych. Obciążenie wynosi między 5% a 10%. W przypadku linii 57 obciążenie w godzinach porannych w kierunku ul. Karpacka – al. Piłsudskiego wynosiło od 30% do 80%.

W dalszej kolejności zaprezentowano Państwu Radnym krótki film /materiał/ przygotowany przez Zarząd Dróg i Transportu pokazujący stan napełnienia komunikacji miejskiej w okolicach ronda Inwalidów i centrum Łodzi w godzinach porannych.

Następnie **p. Zbigniew Papierski - Prezes Zarządu MPK - Łódź Spółka z o.o.** powiedział m.in.: „Chciałbym zwrócić uwagę, iż miesiąc październik jest z reguły dla komunikacji miejskiej miesiącem szczególnym, z racji powrotów studentów na uczelnie oraz Wszystkich Świętych. Jest to miesiąc generalnie dużego obciążenia komunikacji. Dlatego też nie można powiedzieć, że zwiększenie obciążenia komunikacji miejskiej jest wynikiem prowadzonej inwestycji /budowy trasy W – Z/. Po przeprowadzonych analizach napełnień planuje się bieżące monitorowanie i reagowanie na wszystkie utrudnienia znajdując „recepty” na ich rozwiązanie. Należy pamiętać, iż okres prac remontowych powoduje różne zachowania kierowców i mieszkańców w celu poszukiwania najbardziej optymalnej trasy dojazdowej. Dlatego też należy poczekać na ustabilizowanie się tej sytuacji. Następnie można przystąpić do wyciągania wniosków, które w przyszłości przyniosą pewne efekty. Dla komunikacji istotne jest takie dobranie częstotliwości, aby Łódź nie stanęła we własnych korkach. Po przeprowadzonej analizie od 14 października br. wprowadzone zostaną pewne zmiany, jeżeli chodzi o częstotliwość oraz wprowadzenie dodatkowych połączeń tramwajowych. Jeżeli chodzi o linie 98, to będzie kursowała z częstotliwością 5 minutową. Efektem tego jest zwiększenie o 5 pojazdów w ruchu. Jeżeli chodzi o Z10, to będzie ono kursowało co 10 minut. Na trasę ŁTR zostanie wprowadzona dodatkowa linia 7, która będzie kursowała

co 20 minut. Efektem będzie zwiększenie o 6 dodatkowych zestawów tramwajowych. Wprowadzona zostanie linia 5 kursująca z częstotliwością 20 minutową".

Następnie głos zabrał **p. Grzegorz Misiorny p.o. zastępcy dyrektora Zarządu Dróg i Transportu,** który powiedział m.in.: „Od 7 października br. została wzmocniona linia 76 i 86 o autobusy przegubowe. Od 14 października br. nastąpi zmiana funkcjonowania linii 5, która zostanie wydłużona na ul. Chochoła, co umożliwi skomunikowanie mieszkańców Teofilowa i odciążenie linii autobusowych w relacji do Konstantynowa. Kolejna zmiana, to wprowadzenie linii 7 na linię ŁTR. Będzie ona kursowała z Kozin na ul. Śląską. Następnie planowana jest zmiana przebiegu trasy linii 16. W związku z faktem niefunkcjonowania na odcinku ul. Rzgowskiej linii 5 uzupełnieniem będzie przebieg linii 16A po ul. Rzgowskiej. Jeżeli chodzi o linię 98B, to została ona wprowadzona w wyniku obserwacji oraz uwag zgłaszanych przez mieszkańców. Linia jest wprowadzana od dworca Łódź - Widzew na Retkinię. Jeżeli chodzi o zmiany, które będą wprowadzane od 4 listopada br. na liniach komunikacyjnych Łodzi związanych z trasą W – Z zostanie umożliwiony przejazd ul. Kopernika, co spowoduje wprowadzenie linii 12, która wróci na swój stary przebieg – al. Wyszyńskiego – Stoki. Kolejna, to linia 14, która zmieni przebieg jadąc al. Wyszyńskiego, ulicami Bratysławską, Karolewską, Bandurskiego, al. Włókniarzy, Kopernika, Gdańską, Zieloną, Narutowicza, Kopcińskiego, al. Śmigłego – Rydza, Dąbrowskiego. Retkinia otrzyma trzy linie tramwajowe: 8, 12, i 14. Na swoją trasę powraca również linia 15 łącząca ul. Telefoniczną z Kurczakami oraz linia 15A. Zapewnione zostaje pełne skomunikowanie al. Politechniki oraz zawieszenie funkcjonowania linii Z15. Najważniejszą zmianą będzie powiązanie linii Z2 /w relacji Augustów ul. Kilińskiego/ i Z3. Dodatkowo zostaną wzmocnione linie na trasy al. Palki i ul. Kopcińskiego /70 i 96/".

Uzupełnienia powyższej wypowiedzi dokonał **p. Zbigniew Papierski - Prezes Zarządu MPK - Łódź Spółka z o.o.,** który powiedział m.in.: „Po 4 listopada br. zostanie zmieniona trasa linii Z2. Likwidacji ulegnie linia Z3. W zamian tego pomiędzy ul. Augustów a ul. Kilińskiego zostanie uruchomiony ruch tramwajów dwukierunkowych z częstotliwością 10 minutową. Linia 8A z uwagi na uruchomienie ul. Kopernika zostanie zlikwidowana. W związku z tym zostanie uruchomiona linia 12 po ulicach Kopernika, Żeromskiego i Gdańskiej /al. Wyszyńskiego – Stoki/ z częstotliwością 10 minutową. W porównaniu ze stanem dzisiejszym powoduje wzrost taboru w ruchu o 3 pojazdy. Linia 14 będzie kursowała między al. Wyszyńskiego a ul. Dąbrowskiego z częstotliwością 10 minutową. Jeżeli chodzi o linię 15 i 15A, to będą one kursowały z częstotliwością 12 minutową. W celu wzmocnienia obsady autobusowej na uruchomionych bus-pasach zostanie zwiększona częstotliwość autobusu 70, który będzie kursował co 12 minut. Z 9 pojazdów obecnie będących w ruchu będzie ich 15. Linia 96 również jeżdżąca po bus-pasach będzie kursowała z częstotliwością 7,5 minuty. Nastąpi zwiększenie z 17 pojazdów w ruchu do 22. Jeżeli chodzi o wykorzystanie taboru autobusowego, to na dzień dzisiejszy na stanie inwentarzowym znajduje się 370 autobusów, 17 mini-autobusów wykorzystywanych na tzw. trasach wybiegowych, 117 autobusów dwunasto - metrowych i 183 autobusy osiemnasto - metrowe. Do 1 października br. autobusy jeździły ze wskaźnikiem gotowości tj. ilość pojazdów znajdujących się w ruchu w stosunku do inwentarza, na poziomie 80%. Obsłużenie przy obecnej ilości taboru prawidłowego funkcjonowania komunikacji było dla MPK dużym wyzwaniem. Konieczne było osiągnięcie wskaźnika gotowości 88%. Kraków posiada poziom gotowości na poziomie 82%, Gdańsk na poziomie 77% a Poznań na poziomie 85%".

Następnie przystąpiono do **fazy pytań:**

Radny, p. Tomasz Trela zapytał:
- czy zostały przeanalizowane propozycje zgłoszone przez Klub Radnych SLD dotyczące rozwiązań w komunikacji zbiorowej i ewentualnych możliwości ich wdrożenia?

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień,** który powiedział m.in.: „Propozycje te są w trakcie analizowania. Część z nich dotyczyła między innymi uwolnienia taboru. Propozycje te były dyskutowane z MPK. W pakiecie kolejnych zmian mogą one znaleźć swój finał. Należy podkreślić, iż z faktu uwolnienia taboru na liniach zamkniętych ze względu na remonty nie wynika fakt uwolnienia tego taboru. Tabor ten zostaje zajęty na komunikację zastępczą. Nie wycofujemy się z żadnej dobrej propozycji poprawy komunikacji".

Radny, p. Tomasz Trela powiedział m.in.: „Zgłoszone propozycje dotyczyły szczegółowych propozycji związanych ze zwiększeniem komunikacji na terenie Teofilowa i centrum Łodzi, trasa północ – południe".

Wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień odpowiedział m.in.: „Na propozycje zgłoszone w ubiegły piątek nie ma jeszcze konkretnych rozwiązań. Ewentualne rozwiązania zostaną przedstawione po całkowitej analizie propozycji".

Radny, p. Tomasz Trela zapytał:
- czy znana jest kwota środków, jakie zostały zaoszczędzone z tytułu wycofania linii tramwajowych na trasie wschód – zachód?

Wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień odpowiedział, że zaoszczędzone środki zostały przeznaczone na funkcjonowanie komunikacji zastępczej. W zasadzie nie ma z tego tytułu oszczędności, ponieważ koszty komunikacji zastępczej są kosztami pochłaniającymi to, co mogłoby być oszczędnościami.

Radny, p. Tomasz Trela zapytał:
- czy pracownicy MPK przekazujący mieszkańcom Łodzi informacje o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji przeprowadzają analizy potoków pasażerskich w komunikacji zastępczej i czy mogliby przekazać stosowne informacje w tym zakresie?

Wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień odpowiedział, że prowadzone są raporty dzienne będące podstawą przedstawionych wykresów. Zaproponowane zmiany od 14 października br. są wynikiem przeprowadzonej analizy potoków pasażerskich. Wykresy te mogą zostać udostępnione Państwu Radnym.

Radny, p. Tomasz Trela zapytał:
- jak została przeanalizowana kwestia funkcjonowania komunikacji zastępczej od 4 listopada br. biorąc pod uwagę już pojawiające się „korki" na ulicach?

Wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień odpowiedział, że możliwe jest spotkanie w miejscach, gdzie ruch jest największy w celu przeanalizowania „korków", ponieważ niektóre z tzw. mitycznych „korków" tak naprawdę funkcjonują tylko w wyobraźni zbiorowej. Nie jest niczym wyjątkowym, że pojawiają się w tzw. godzinach szczytu wszędzie, gdzie jest taka struktura komunikacji. Miasto analizuje na bieżąco potoki pasażerskie. Przeprowadzona w dniu dzisiejszym analiza potoku pasażerskiego na trasie W –

Z odbiega od czarnego scenariusza, który był zakładany na początku. Nie oznacza to jednak, że jest to super komfortowy przejazd. Nawet bez remontu W – Z przejazd ten nie był nigdy super komfortowy w godzinach szczytu. Między innymi dlatego też wykonywany jest przejazd tranzytowy. Będzie to zależało, w której fazie i jakie będą wyłączenia i zajęcia pasa. Wielokrotnie prosiliśmy o to, żeby przeanalizować swoją trasę dojazdu, aby ograniczyć do minimum konieczność korzystania z trasy. Mamy prognozy i możemy je udostępnić. To, jak się zachowa ruch, jest nie do przewidzenia. Mieliśmy już przepowiadany paraliż przy okazji budowy dworca Łódź Fabryczna, a okazało się, że nie było dramatu i paraliżu. Łodzianie są mądrymi kierowcami. Zobaczymy pierwsze dni po 4 listopada. Jeśli będzie możliwość zmian w organizacji ruchu, które ułatwią, to pewnie je zrobimy. Nie ma złej woli po naszej stronie".

Radny p. Tomasz Trela zapytał: „Czy mają Państwo dziś jakąś koncepcję?".

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Dyrektor G. Nita pokazał całą koncepcję ruchu. Możemy ją pokazać po raz kolejny, zadać jeszcze mnóstwo pytań o to samo. Jeśli mnie Pan pyta i próbuje wmówić, że kiedykolwiek mówiłem, że nie będzie utrudnień, ograniczeń w ruchu, to proszę znaleźć taką moją wypowiedź. Nie ma takiej wypowiedzi. Od samego początku mówiliśmy, że remont głównej arterii Miasta to ograniczenia i trudności. Wydaje mi się, że problem zorganizowania ruchu po 4 listopada w większych szczegółach jest niemożliwy do przedstawienia. Jeśli jednak Pan chce, to jeszcze raz go omówimy. Nie rozumiem pytania".

Radny p. Tomasz Trela zapytał: „Chciałbym, żeby Pan uspokoił mieszkańców, że Miasto jest przygotowane na to, co będzie od 4 listopada, a komunikacja zbiorowa będzie tak ułożona i przygotowana, że mieszkańcy Retkini i Widzewa będą swobodnie mogli się poruszać komunikacją zbiorową i dotrzeć na czas do pracy".

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „W ramach możliwości, które dają nam drogi, komunikacja, ilość taboru, ruch na drodze, zrobimy wszystko, co się da, żeby mieszkańcy mogli z tych tras korzystać. Jeżeli będą sytuacje takie jak: awarie, że wszyscy postanowią pojechać W-Z, że będziemy mieli korki wywołane nie przez komunikację miejską, to utrudnienia będą. Ilość kursów będzie maksymalnie zintensyfikowana na tej trasie. Pokazaliśmy do któregoś miejsca po przecinku, że system jest przygotowany, trasy opracowane, MPK w ramach posiadanych zasobów robi wszystko, żeby zapewnić komunikację. To zrobiliśmy, pokazaliśmy. Jak zachowa się system po 4 listopada, to myślę, że będą, jak zawsze 2 fazy. Pierwszych kilka bardzo trudnych dni, kiedy wielu kierowców będzie chciało testować, czy się uda przejechać. Po tych kilku dniach wielu kierowców będzie wybierać inne trasy. Koncepcję mamy, opracowania zostały wykonane w oparciu o analizę potoków ruchu. Mam zapewnienie prezesa Z. Papierskiego, że MPK dołoży maksymalnego wysiłku na tych najbardziej obciążonych trasach. To co się zrobić dało w tych warunkach, zostało zrobione. Jeśli będzie konieczna korekta, to jej dokonamy. Uspokajających zapewnień, że trudności nie będzie i że wszystkie autobusy będą na czas, nawet jeśli będzie korek, to nie złoży Panu nikt. Nie ma takiego zarządzającego, który by takie oświadczenie złożył. Mogę zapewnić, że absolutnie wykorzystaliśmy wszystkie dostępne możliwości dla zapewnienia bezpieczeństwa i płynności przejazdu".

Radny p. Tomasz Trela zapytał: „Kiedy dostaniemy odpowiedź na propozycje, które zostały zgłoszone w piątek?".

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Pracujemy w korekcyjnych cyklach tygodniowych. Po raporcie z zamknięcia bieżącego tygodnia będziemy mogli powiedzieć, czy to jest do zrobienia. Będzie to wymagać odpowiedzi MPK, czy dysponują taborem, czy jest możliwość dogęszczenia niektórych linii. Istnieją pewne wymogi techniczne, jeżeli chodzi o tramwaje, związane z trakcją, przepustowością skrzyżowań, długością pojazdów, wjazdem na przystanki. Dziś moglibyśmy w niektórych miejscach zwiększyć ilość tramwajów i przez to zrobilibyśmy korek tramwajowy blokując linię. Proszę, by w rozmowach z mieszkańcami nie używać łatwego wytrychu zwiększcie ilość tramwajów. Gdybyśmy dziś na ŁTR wpuścili większą ilość tramwajów, to by stanął. Byłoby to działanie szkodliwe dla pasażera. Naszym celem jest maksymalne obłożenie tras, wykorzystywanie przepustowości z zegarkiem w ręku. Jak podjadą 4 tramwaje do jednego przystanku, to stanie na nim tylko jeden, a reszta będzie zatrzymywać ruch dalej. Nie ma złej woli i niechęci do tego, żeby nie wyjechało więcej tramwajów. Jest obawa przed tym, byśmy nie zablokowali linii. Po analizie tygodnia ustosunkujemy się do tego. Jeśli coś będzie racjonalne, to zrobimy”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Kiedy Pan ostatnio w godzinach szczytu porannego jechał tramwajem np. linii 2 lub 86?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „A kiedy Pan jechał autobusem 94?”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Jakim?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Są pytania z różnych gatunków, a pytanie to jest zabawne, a wręcz smutne. Mógłbym Pana zapytać, o kilkadziesiąt innych linii. Proszę o poważne traktowanie przedmiotu rozmowy. Komunikację miejską kontrolujemy przy pomocy systemu kontroli. Jechałem autobusem wiele razy, aczkolwiek głównie rowerem”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Czy widział Pan obrazki z godzin szczytu? Kiedy Pan ostatnio jeździł komunikacją miejską i mógł zaobserwować, że natężenia ruchu jest takie, jak na prezentowanych obrazkach?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Proponuję, zapytać prezesa MPK, autorów filmu, którzy nie są działaczami partii politycznych, prezydentami”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Kiedy Pan ostatnio jeździł komunikacją miejską i mógł zaobserwować, że natężenia ruchu jest takie, jak na prezentowanych obrazkach?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „W poniedziałek”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Widział Pan podobne obrazki w godzinach szczytu?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „O 16.00 rzadko wychodzę z pracy, ale jechałem w dzień i trasą ŁTR, ponieważ często podjeżdżam na spotkania”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „I widział Pan podobne obrazki?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Nie, widziałem też zatłoczone tramwaje i autobusy. Jeżdżę autobusami od dawna i zapewniam, że kilka miesięcy wcześniej o godzinie 7.30 w tramwajach był tłok. Tłok w komunikacji miejskiej w godzinach szczytu nie jest tworem autorów trasy W-Z, tylko jest wynikiem funkcjonowania systemu komunikacyjnego. Jeśli uważa Pan, że to jest nasza szczególna trudność, to proszę zobaczyć jak wygląda to we Wrocławiu, Warszawie, Londynie i zobaczyć, jak wygląda prawdziwa godzina szczytu”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Czy słyszał Pan o Klubie zgniecionego pasażera linii 2?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Tak, przeczytałem dzisiaj w gazecie. Odbieram to z pewnym dystansem. Pasażerowie mają prawo do reakcji. Nie widzę w tym niczego, co sprawia, że czujemy się urażeni. Na temat linii 2 wypowiadał się prezes MPK i dyr. G. Misiorny. Zapraszam klubowiczów na spotkanie”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Dlaczego przed wakacjami było więcej kursów autobusów i tramwajów, w trakcie wakacji rozkłady jazdy się wydłużyły, a nie powróciliśmy na wielu liniach tramwajowych i autobusowych do rozkładów sprzed wakacji?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Zapowiadaliśmy, że powakacyjny układ komunikacyjny będzie zbudowany na układzie remontowym. To nie jest taki sam układ jak z jesieni 2010, 2009. Uwzględnia on największą skalę remontów. Trudno sobie wyobrazić, żeby obecny układ przypominał ten sprzed 2, 3 lat”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Nawet tam, gdzie linia nie dotyka remontów?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „A nie pyta Pan skąd wzięliśmy tabor na linie zastępcze, na dogęszczenie tam, gdzie są remonty?”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Czy Miasto dokonało w ostatnim czasie zakupu taboru?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Jak Pan przeznaczy dodatkowe kwoty z budżetu na ten cel, to kupimy”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Był przetarg, w wyniku którego zakupiono 50 autobusów”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Ale one jeszcze nie przyjechały. Będą w grudniu”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Czy w związku z tym należy się spodziewać po pojawieniu się ich w Łodzi ilość połączeń zwiększy się?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Jak będą one już w Łodzi, to prezes MPK przedstawi sposób ich wykorzystania. Na niektórych liniach będą zwiększenia. Jest 80 autobusów do likwidacji, a kupujemy 50”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Czyli łodzianie mogą spodziewać się zmniejszenia częstotliwości kursów?”.
Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Nie. Nowe autobusy będą wprowadzane sukcesywnie w miejsce starych. Istnieje możliwość korekty na poszczególnych liniach. Autobusy i tramwaje trzeba kupić, czyli wydać pieniądze. W obecnej sytuacji mamy ograniczoną ilość. To co będzie kupione można uznać za naturalną rotację taboru”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „W wyniku zaprzestania funkcjonowania niektórych linii tramwajowych w związku z remontami jest możliwość zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów, które polepszyłyby sytuację”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Tramwaje nie stoją w korkach, ponieważ racjonalna gospodarka na tych liniach nie powoduje, że same ich nie korkują. Zwiększenie ilości mogłoby spowodować zakorkowanie. Linia tramwajowa w przeciwieństwie do drogi ma to do siebie, że tramwaje się nie miną. Jeśli jeden stoi na przystanku, wsiadają do niego ludzie, to drugi nie może wjechać na przystanek. Jeśli zwiększymy częstotliwość tramwajów i 4 staną przed przystankiem, to 3 zrobią korek na następne 3 przystanki. Trzeba uwzględniać nie tylko ilość tramwajów, ale przepustowość linii, dostępność przystanków, długość tramwaju. Jeśli na niektórych liniach dogęścimy, to może być kłopot, żeby się zmieściły między przecznicami”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Wielu łodzian ma problemy z dostaniem się do pojazdu komunikacji miejskiej”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Bardzo bym chciał dysponować taką ilością linii, taboru, jak każdy zarządzający transportem publicznym, żeby zabrać wszystkich pasażerów w maksymalnie komfortowych warunkach. Nie ma rozbieżności celów między nikim. Sytuacja wynika z założeń technicznych, a nie decyzji o charakterze nadzorczym, czy politycznym. Jeśli tylko byłaby możliwość dogęszczenia linii tramwajowej dodatkowymi tramwajami bez szkody dla płynności ruchu, to nie widzę powodu, by tego nie zrobić”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Zapraszam do naszego nadzoru ruchu, aby zobaczyć problemy na trasie ŁTR. Inwestycja ŁTR i umowa powierzenia nakłada na nas +1 – 4. Przy zagęszczeniu około 30 pojazdów na godzinę nie jesteśmy w stanie przez krótkie odcinki między przystankami złapać tę punktualność. Pan chciałby dołożyć nam więcej, byśmy rozregulowali komunikację w centrum. Tramwaje wyjeżdżają już ze spóźnieniem, nie są w stanie przedostać się przez centrum. Linia ŁTR jest dociążona maksymalnie. Wszystkie próby dopychania pojazdów spowodują, że pasażerowie będą mieli pretensje o niepunktualność. Nie jesteśmy w stanie wtłoczyć nieskończonej ilości pojazdów. Nie jesteśmy w stanie na konkretną minutę dostarczyć 5 pojazdów więcej. Pojazdy muszą jeździć nie tylko w jeden kurs, ale również parę kursów, by było opłacalne zjeżdżanie do zajezdni. By można wykorzystać czas pracy prowadzących”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Do mnie dociera dużo skarg pasażerów, że rano nie mogą wsiąść do tramwaju lub autobusu. Ile trafia do Państwa skarg?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Proszę zaufać ZDiT. Czynimy starania, by komunikacja funkcjonowała w optymalny sposób. 95% skarg to odwołania od opłaty dodatkowej. Tłumaczymy pasażerom, że jednak trzeba zapłacić na przejazd”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Pytałem o skargi”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Większość odwołań jest w formie skargi”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Nie pytam o skargę, czy odwołanie na kontrolę biletów. Interesują mnie skargi na przepełnioną komunikację miejską”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Ilość skarg jest znikoma”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Zwiększyła się ta ilość skarg?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Nie rejestrujemy zwiększonej ilości. Rejestrujemy zwiększoną ilość prób znalezienia usprawiedliwienia do jazdy bez biletu”.

Radny p. Piotr Adamczyk zapytał: „Skargi widocznie są kierowane do radnych”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „O ile skróci się przejazd linii tramwajowej między al. Włókniarzy i ul. Kilińskiego po zakończeniu przebudowy?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Na całej trasie od Retkini do Widzewa Wschodu to skrócenie będzie wynosiło kilka minut”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Pytam o al. Włókniarzy i ul. Kilińskiego”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie ulegnie skróceniu. Skrócenie nie jest głównym zadaniem, jeśli chodzi o ten odcinek”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Ile Miasto zapłaci za ten etap inwestycji od ul. Żeromskiego do ul. Sienkiewicza?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Odcinek od al. Jana Pawła do ul. Kilińskiego łącznie z odcinkiem w Piotrkowskiej do ul. Żwirki i Wigury to koszt 308 000 000 zł”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Z kasy miejskiej?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie. Kwota powyższa to wartość całego odcinki. Pozostałe odcinki…”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Ale my to musimy sfinansować. Jeśli będzie podpisana umowa na dofinasowanie, to być może dostaniemy jakieś środki”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Jeżeli będzie podpisana umowa na dofinasowanie, co powinno nastąpić w listopadzie br., to zwrot będzie w wysokości 59% kosztów inwestycji”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Jaki jest całkowity koszt inwestycji 743 000 000 zł, czy 620 000 000 zł?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „623 000 000 zł. Kwota 743 000 000 zł to jest kwota, która została przez nas zgłoszona na okoliczność, gdyby udało się w budżecie Miasta znaleźć pieniądze na wkład własny na zwiększenie projektu na przedłużenie za ul. Kilińskiego”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Otrzymałem zdjęcia z remontu torowiska przy ul. Kopernika i Gdańskiej, z których wynika, że tory kładzione są na listewkach, a następnie konstrukcja ta jest zalewana masą, której składu nie znam. Czy taka jest technologia kładzenia szyn?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień** mówiąc: „Nie ma takiej opcji, byśmy odpowiedzieli na to pytanie, dopóki nie zobaczymy zdjęć”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Było to pytanie do p. Z. Papierskiego. Mogę za chwilę zdjęcia pokazać”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Jak zobaczę zdjęcia, możemy rozmawiać. Nie wiem, na jakim etapie układania szyn były one robione. Gwarantuję Panu, że jest zachowana pełna technologia kładzenia szyn. Nie ma tu dowolności. Nie są to pracownicy, którzy układają szyny według swojej technologii”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Spytałem wykonawców, czy to jest możliwe. Usłyszałem, że jest to robione wyłącznie tymczasowo. Następnie szyny są wyjmowane, kładziona jest warstwa amortyzująca. Wyklucza Pan taką technologię?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Nie wykluczam, dopóki nie zobaczę”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Czy jest możliwe, by szyny leżały na listewkach?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Leżą może na różnych listewkach. Nie oznacza to, że w tej postaci jest zamocowane”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Chodzi mi efekt finalny”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Jeżeli prześledzimy zdjęcia, to może Pana uspokoję”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Czy MPK przewiduje, aby przystanki tymczasowe były wyposażone w wiaty?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „To jest przystanek tymczasowy i nie są przewidywane wiaty”.
Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Dlaczego na linii Z15 jeździ długi autobus a na linii 57 krótkie?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Z15 będzie jeździło jeszcze 20 dni. Korekty są możliwe jeśli chodzi o długość taboru”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Dlaczego Pani Prezydent H. Zdanowska przepraszała dzisiaj za rozkład jazdy MPK?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Nie słyszałem tego”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Był Pan na konferencji”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Spóźniałem się. Nie słyszałem tego”.

Radny p. Jarosław Berger zapytał: „Pana zdaniem powinna Pani Prezydent przepraszać, czy nie?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Musiałbym posłuchać wypowiedzi Pani Prezydent”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „MPK działa na zasadach charytatywnie?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Zgodnie z umową powierzenia”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Na jaką kwotę opiewa umowa powierzenia?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „349 000 000 zł”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „349,4 mln zł?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Nie jestem przygotowany do dziesiątych części po przecinku”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Umowa powierzenia opiewa na 367 900 000 zł”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Ja mówiłem o kwocie na przewozy, a Pan ma łączna kwotę”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Jaka kwota jest zapisana w umowie?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Dostarczę Panu informację”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Nie wie Pan? Jaka jest kwota przewidziana na następny rok?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Na przewozy 323 000 000 zł”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czyli 50 000 000 zł mniej niż w bieżącym roku. Czy według Pana będzie mniej, czy więcej wozokilometrów?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Mniej”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czyli komunikacja w następnym roku, czyli apogeum remontów będzie mniejsza o 500 000 wozokilometrów? Jaka będzie korekta jeśli chodzi o częstotliwość poruszania się autobusów i tramwajów po Łodzi, jeśli nie będzie tej kwoty?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Budżet na 2014 r. nie został jeszcze uchwalony”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „W WPF jest zapisane 323 000 000 zł”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „WPF jest zapisem”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Ile weźmiemy kredytów w następnym roku?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „Będzie to zależało od tego ile będzie zapisane w budżecie”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Nie dostał Pan pisma od dyrektora G. Nity mówiącego o 323 000 000 zł?”.

Odpowiedzi udzielił **prezes MPK Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski** mówiąc: „To jest załącznik nr 20”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Na jakiej podstawie podpisał Pan umowę z MPK o 18,5 mln zł większą niż ma Pan to zapisane w budżecie Miasta?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie ja podpisywałem umowę powierzenia. Podpisał ówczesny prezes MPK i Prezydent Miasta. Nie pamiętam, kto konkretnie”.

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „11 września 2013 r. prosiłem na sesji o wszystkie materiały informacyjne, które zostały wydrukowane przed 11 września i po 11 września. Ani jednych, ani drugich nie otrzymałem. Czy Pan uważa, że dostęp do informacji publicznej może zostać zignorowany?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie było to naszym zamiarem. Żadnych innych dokumentów nie było niż te, które przekazaliśmy. Są one

dostępne na wszystkich naszych stronach internetowych, w punktach informacyjnych. Były to jedyne dokumenty, które zostały wyprodukowane, jako dokumenty informacyjne".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Pański zastępca 11 września br. kłamał przed Radą Miejską mówiąc, że wydrukowane zostały materiały informacyjne".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie jestem w stanie powiedzieć w tej chwili, czy kłamał, czy nie. Musiałbym odsłuchać jego wypowiedź i mogę się do tego odnieść".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Otrzymał Pan wydruk tej wypowiedzi. Na tej podstawie udzielił mu Pan pouczenia".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Udzieliłem".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „To co Pan chce jeszcze odsłuchiwać?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Wszystkie materiały informacyjne są dostępne".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czy Pana zastępca wprowadził Radnych w błąd i kłamał mówiąc o wydrukowaniu dokumentów, o które prosiłem?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Być może tak, ale jego intencją było wprowadzenie w błąd. Możliwe, że było to przejęzyczenie. Chodziło o to, że ulotki informacyjne będą drukowane, natomiast w danym dniu nie były one fizycznie wydrukowane".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Wiemy wszyscy, że były wydrukowane".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie były".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Udowodnię Panu, że były. Czy Pańscy zastępcy wprowadzali w błąd Radę Miejską?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Jeżeli wprowadzili, to nie było to ich intencją. Nie były wydrukowane ulotki. Jeżeli powiedział, że były, to mogę w jego imieniu przeprosić".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Mam prawo dostępu do informacji publicznej. Jeżeli Panowie kłamią i uważają, że Radni nie wiedzą, jakie środki finansowe są przeznaczane przez Prezydenta Miasta na następny rok na komunikację, to jak ja mam wierzyć Panu, że komunikacja w Łodzi będzie na takim poziomie jak dziś?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie ma jeszcze projektu budżetu".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Przeczytam kilka zdań: „Po raz kolejny przypominamy o dostosowaniu rocznego planu finansowego na 2014 r. z tytułu zadań przewozowych do wysokości środków budżetowych zgodnie z załącznikiem nr 20, który jest

integralną częścią umowy powierzenia oraz zgodna z limitem wydatków zaplanowanych w WPF na 2014 r. tj. do kwoty 323 000 000 zł". Kto podpisał się pod tym pismem?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Jest to zdanie wyrwane z kontekstu, więc trudno mi się odnieść".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Wyrwane z Pana pisma".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie znam na pamięć wszystkich pism".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Mówię o planie finansowym MPK na następny rok, który będzie o 50 000 000 zł mniejszy niż w roku obecnym".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Plan finansowy nie obejmuje tylko i wyłącznie usługi przewozowej".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „To mnie Pan dobił, bo jeśli nie tylko przewozy, to znaczy, że środków jest jeszcze mniej".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Limit odnosi się nie tylko do kwestii przewozowej. Kwestia dostosowania do konkretnej kwoty nie mówi o ograniczeniach usługi przewozowej. Jest mowa o dostosowaniu planu finansowego MPK. W bilansie Spółki nie są tylko przewozy".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Czy Pan wie, co w zarządzeniu Prezydenta Miasta Łodzi na rok 2014 jest, jeżeli chodzi o budżet Miasta? Ile powinny wynosić dochody z biletów na całą komunikację miejską".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie wiem, o jakim zarządzeniu mówimy. Ale jest to 42,5%".

Radny p. Władysław Skwarka zapytał: „Zarządzenie nr 4625/IV/13 z 19 lipca 2013 r. w sprawie założeń do projektu budżetu Miasta Łodzi na 2014 r. Jest tu mowa, że za korzystanie z transportu zbiorowego zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej nr XXXI/551/12 z dnia 15 stycznia 2012 r. z późn. zm. mają pokryć co najmniej 45% wydatków Miasta na komunikację zbiorową. Przypominam, że 1% kosztów to jest 3 500 000 zł ".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Pomyliłem się".

Radna p. Ewa Majchrzak zapytała: „Czy będą jeździły tramwaje przez skrzyżowanie al. Mickiewicza i al. Kościuszki?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „ŁTR będzie jeździł".

Radna p. Ewa Majchrzak zapytała: „Nawet jeśli będzie przebudowywane skrzyżowanie?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Może być krótka przerwa związana ze spięciem skrzyżowania Żwirki i Wigury i Piotrkowskiej. Przerwy będą w najmniej uciążliwych momentach np. w okresie wakacyjnym".

Radna p. Ewa Majchrzak zapytała: „Ile taka przerwa by trwała?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Nie odpowiem, ile. Gdybyśmy robili całe skrzyżowanie to byłaby dłuższa, ale chcemy to zminimalizować. Nie mamy dogranej w kwestii opracowania organizacji prac na tym skrzyżowaniu, bo to jest trzeci etap. Jeżeli będzie taka konieczność, to postaramy się, by było to jak najszybciej zrobione”.

Radna p. Ewa Majchrzak zapytała: „Czy linia nr 13 będzie miała zmienioną trasę?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor ZDiT p. Grzegorz Nita** mówiąc: „Będzie kursowała bez zmian”.

Radna p. Ewa Majchrzak zapytała: „Jaki był cel wprowadzenia linii 8A, która będzie zlikwidowana po 1 listopada? Mieszkańcy, którzy korzystają z tej linii przyzwyczajają się do tej linii, a potem Państwo za chwilę rezygnujecie. Czy to nie są takie decyzje, które podejmowane są ad hoc i nie do końca są przemyślane?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o miesiąc październik, to cel był taki, żeby zapewnić dowóz do przesiadek, ze względu na brak możliwości skomunikowania Retkini przez ul. Kopernika. Natomiast w momencie, kiedy Retkinię komunikujemy przez Kopernika, to nie musimy dalej tej linii utrzymywać, bo w zamian za to wprowadzamy inną linię. Także nic tutaj nie pogarszamy. Jeżeli chodzi o Teofilów, to tak jak już była mowa, przedłużamy linię 5 do końca Teofilowa, także też tutaj poprawiamy sytuację”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Panie dyrektorze, ja trochę nie rozumiem. Pan mówi, że zamiast linii 8A wprowadzacie inną linię, czyli jaką?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Z Retkini. Linia 8A jeździła z Retkini na Żabieniec. Natomiast w tej chwili będzie jeździła linia 5, która będzie jeździła w relacji z Chochoła na ul. Strykowską umożliwiając przesiadkę na ŁTR. Ponadto będzie jeździła od 1 listopada linia 12 i 14 przez Kopernika z Retkini”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Tak, ale to są linie, które teraz też funkcjonują”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie funkcjonują. Widziała Pani radna w tej chwili linię 12 z Retkini przez Kopernika? Albo 14? Nie ma takich linii?”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Ale one funkcjonowały wcześniej, bo linia 14 jeździła z Retkini Piłsudskiego i Mickiewicza, natomiast linia 12 jeździła na Stoki”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Ale linia 8 nigdy nie jeździła z Retkini na Teofilów”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Nie jeździła, ale jeździ tylko dlatego, że innej możliwości nie ma. Padały różne informacje na temat częstotliwości i mam pytanie dlaczego jest taka kiepska częstotliwość linii 2? Jest to linia, które częściowo przejmuje pasażerów, którzy jeździli linią 8, bo osoby, które potrzebują dostać się do centrum, to z rejonu Teofilowa linia 2 jest taką najbardziej korzystną linią tramwajową. Po godzinie 17.00 te tramwaje jeżdżą trzy na godzinę, więc to naprawdę nie jest duża częstotliwość. Bym powiedziała, że bardzo mała. Nawet nie powróciliście do tego rozkładu jazdy, który był przed wakacjami, więc mam pytanie, czy ta częstotliwość będzie zwiększona, czy też nie?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „To może powtórzmy to, żeby wszyscy mieszkańcy usłyszeli, że tramwaje będą jeździły trzy na godzinę. Tak Państwo dbacie o mieszkańców”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie trzy na godzinę”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Ale jeżdżą po 17.00 trzy na godzinę”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Ale po 17.00”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Panie dyrektorze, ale nie każdy w tym mieście jest urzędnikiem i pracuje od 8.00 do 16.00”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Komunikacja miejska po pierwsze funkcjonuje nie tylko na takiej zasadzie, że ma dowieść każdą osobę, z każdego miejsca, w każdy punkt. Jest coś takiego również jak przesiadki i to też w komunikacji miejskiej funkcjonuje i funkcjonować musi. I będzie funkcjonowało. Nie da się uruchomić takich linii, które każdą osobę, w każde miejsce dowiozą bez przesiadki. W związku z powyższym, jeżeli chodzi o wzmocnienie Teofilowa, to wydłużamy linię 5 z Żabieńca do ul. Chochoła. Z linii 5 mamy możliwość przesiadki na ŁTR, gdzie też dokonujemy zmian i tam mamy już wszystkie relacje, tak żeby umożliwić lepsze skomunikowanie. Natomiast dodatkowe wzmocnienie przy tych zmianach, o których mówimy linii 2 spowoduje sytuację taką, że na ŁTR będziemy mieli tzw. korek tramwajowy. I niestety nie jesteśmy w stanie tam więcej linii włożyć, ze względu na jej przepustowość. Każda linia ma swoją określoną przepustowość i nie ma innej możliwości, żeby tam coś więcej dołożyć, bo wtedy faktycznie zablokują się te tramwaje wzajemnie”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Panie dyrektorze, żeby miał Pan jasny wgląd na to, jak jeździ tramwaj linii 2, to otworzyłam przed chwilą rozkład jazdy: 17:07, 17:23, 17:43, 18:03, 18:23, 18:43. Czyli są trzy tramwaje na godzinę. Tak kiepskiego rozkładu jazdy linia 2 nie miała nawet przed wakacjami. Państwo zmniejszyliście częstotliwość na okres wakacyjny, natomiast teraz to utrzymujecie. Tramwaj linii 5 – wszyscy się będą cieszyć, że on będzie dojeżdżał do ul. Chochoła, natomiast wszyscy pamiętamy, że to Państwo skróciliście tramwaj linii 5, bo kiedyś on jeździł od ul. Szczecińskiej i jechał na drugi koniec Łodzi, a nie tylko na ul. Strykowską. Czyli wiemy, że tramwaj linii 2 będzie jeździł tak, jak jeździ i Państwo nie planujecie zwiększenia częstotliwości. Kolejne pytanie dotyczy linii

autobusowej 83, ponieważ mieszkańcy bardzo się skarżą na to, że to autobus, który ma bardzo kiepską częstotliwość i niestety w godzinach porannych jeżdżą tam krótkie autobusy, gdzie mieszkańcy nie mogą do tego autobusu w ogóle wsiąść. Czy planujecie Państwo zwiększyć częstotliwość autobusu 83?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Rozważymy tę ewentualność po tym, jak będziemy mieli dodatkowy tabor. Na tę chwilę cały tabor, który jest w tej chwili dostępny, jest w ruchu z niezbędną rezerwą na ewentualne awarie na linii tramwajowej. I na tę chwilę, przy tym zakresie taborowym, nie ma możliwości. To znaczy możemy to zrobić, tylko proszę w takim razie o propozycje, z której linii mam znieść częstotliwość, zdjąć autobusy i przenieść na linię 83. Bo tak łatwo się mówi – proszę wzmocnić linię 83”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Mam wrażenie, że te odpowiedzi są dosyć aroganckie, których mi Pan udziela. Bo to Państwo jesteście od tego, żeby zapewnić mieszkańcom Łodzi jak najbardziej sprawną komunikację miejską. Po wprowadzeniu zmian, czyli od 1 października, mogę Pana poinformować, że zwróciła się do mnie Pani na dyżur, która mieszka na Teofilowie, jest nauczycielką w szkole na Widzewie i czas jej podróży z Teofilowa do miejsca pracy, wydłużył się o prawie 40 minut. Panie dyrektorze, to są coraz większe koszty dla mieszkańców naszego Miasta, bo jeżeli wydłuża się czas podróży środkami komunikacji miejskiej, to oni płacą więcej pieniędzy za bilety. Czy taki jest cel?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Z Teofilowa do jakiego miejsca? Bo powiedziała Pani, że wydłużył się czas o 40 minut, tylko nie wiem skąd dokąd ta podróż miała miejsce”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Ta Pani dojeżdża od ul. Szczecińskiej do ul. Niciarnianej. Jeździła tramwajem linii 8, co zajmowało jej trochę ponad 30 minut, a teraz jedzie dobrze ponad godzinę”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Trzeba wziąć pod uwagę, że mamy wyłączenie na Trasie W-Z, komunikację zastępczą i na pewno komunikacja zastępcza nie przejedzie w tak krótkim czasie, jak funkcjonowała Trasa W-Z. Więc na pewno ten czas się wydłuży. Stąd przecież była podjęta decyzja o wydłużeniu czasu obowiązywania biletów, więc to też mieliśmy na uwadze przy tej kwestii. Natomiast ja mam propozycję, żeby ta Pani bezpośrednio do nas się zwróciła”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Każdego kto przyjdzie do mnie na dyżur, będę kierowała do Pana dyrektora, żeby Pan wytłumaczył każdej osobie jak ma jeździć”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Proszę bardzo, ale ja nie mówię, że bezpośrednio do mnie, tylko do Zarządu Dróg. W Zarządzie Dróg nie pracuję tylko ja, więc odpowiednie osoby się znajdą, które na pewno pomogą tej Pani, czy innej osobie w takich sytuacjach”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Dobrze. Czy istnieje możliwość tak ustawienia połączeń, żeby osoby, które podróżują na krótkich trasach, nie musiały czekać po dwadzieścia kilka minut na tramwaj?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Proszę o konkretny przykład”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Taka sytuacja jest na przykład na ul. Aleksandrowskiej”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Sprawdzimy to. Trudno mi odnieść się do tego. Jeżeli tak jest, to będziemy to korygować”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Rozumiem, że jeżeli Państwo sprawdzicie i to się potwierdzi, to dokonacie pewnych zmian, żeby było to wygodne dla mieszkańców naszego Miasta?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Tak, ale musimy to sprawdzić”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak mówiąc m.in.: „Obecnie mieszkańcy spoza Łodzi, którzy korzystają z komunikacji, która ich przywozi do miasta, dojeżdżają PKS-ami do centrum. Dojeżdżają do pracy, do nauki. Jak Państwo proponujecie rozwiązanie sytuacji po 4 listopada, kiedy PKS-y nie będą mogły do centrum dojechać i stworzy to problem dla tych właśnie osób dojeżdżających, którzy będą musieli się przesiadać w różne Z i dodatkowo płacić? Czy jest rozważana sprawa legalizacji na przykład biletów PKS w Z? Żeby te osoby nie ponosiły dodatkowych kosztów”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o kwestie legalizacji biletów PKS w Z, to przede wszystkim trzeba by to rozważyć pod względem prawnym. Trudno mi jest w tej chwili odnieść się do tego, czy byłoby to w ogóle możliwe i na jakich zasadach. Natomiast jeśli chodzi o te autobusy, czy to PKS, czy innych przewoźników prywatnych, które zatrzymywały się i tu mówimy o jednym przystanku – nie rozszerzajmy tego, że te autobusy nie będą mogły dojechać do centrum. Bo wygląda to tak, jakby tylko al. Mickiewicza i Piłsudskiego dojeżdżały do centrum Miasta i jak gdyby centrum Miasto było zlokalizowane tylko przy skrzyżowaniu Mickiewicza i Piotrkowskiej, bo te autobusy również dojeżdżają do takiego centrum Miasta jakim jest plac Dąbrowskiego i wiele innych miejsc. I to też jest centrum Miasta. Centrum Miasta nie mamy w jednym punkcie. Druga rzecz jest tego rodzaju, że do wszystkich tych przewoźników zostały wysłane informacje, łącznie z mapami, w których miejscach będą zlokalizowane ich przystanki w bezpośredniej bliskości tego miejsca, na którym zatrzymywali się dotychczas. A dlaczego nie będą się mogli zatrzymywać tutaj? Z prostego względu – przewoźnicy ci, na postoju również sprzedają bilety i oni muszą to robić i mają prawo do tego. My nie możemy im mówić, żeby tego nie robili – oni muszą pasażerów obsłużyć i te bilety sprzedać. Nie mogą tego zrobić inaczej, jak sprzedaż na postoju. Jeżeli byśmy dopuścili taką ewentualność, jak jest dzisiaj na Mickiewicza, wtedy blokowalibyśmy autobusy miejskie. W związku z tym nie możemy w takim przypadku zostawić tych przystanków w tym miejscu, w którym są. Natomiast jeżeli chodzi o kwestie kształtowania trasy, to jest dowolność. Będziemy, nawet jeżeli po danej ulicy nie powinien jeździć autobus, dawać odstępstwa i oni o tym wiedzą. Jest uproszczona procedura co do zmiany trasy, natomiast już jak dojadą, to mogą sobie to dowolnie układać, a przystanki, które byłyby jako tymczasowe na okres przebudowy, są zlokalizowane w bezpośredniej bliskości od tych, które są dzisiaj”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak mówiąc m.in.: „Nie zgodzę się z tym, bo na przykład przewoźnicy, którzy do tej pory podjeżdżali pod Central, po 4 listopada dojadą tylko do ul. Targowej i ktoś, kto jest zmuszony jechać dalej będzie musiał się przesiąść i dodatkowo zapłacić, co nie jest spowodowane jego winą, a poniesie za to finansową karę”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „To nie jest tak, że on może dojechać tylko do tego miejsca. Nieprawda, bo on sam kształtuje trasę – my mu trasy nie wyznaczamy. To jest dokładnie taka sama sytuacja, jeżeli Państwo sobie przypominacie, jaka miała miejsce przy zamknięciu tymczasowego Dworca przy Łodzi Fabrycznej, który był przy ul. Składowej. Gdzie też była kwestia, że my zabraniamy. Tu jest kwestia tego rodzaju – przewoźnik sam kształtuje trasę, dostaje ona zgodę i to jest tego typu kwestia. A to, czy on pojedzie ulicą i dojedzie do tego miejsca, czy dalej ulicą Radwańską i Kościuszki dojedzie praktycznie w to samo miejsce, w które dojeżdża dzisiaj, to już jest kwestia przewoźnika i dostosowania się do potrzeb jego pasażerów. Jeżeli on nie potrafi się dostosować, to ja nie mam na to wpływu, bo to jest prywatny przewoźnik i jego rolą jest dostosowanie się do tej sytuacji, tak żeby swoim pasażerom zapewnić odpowiedni dojazd”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak mówiąc m.in.: „Chciałam spytać, czy była robiona analiza środowiskowa dla Trasy W-Z i jakie są tam przyjęte ustalenia realizacji inwestycji?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Oczywiście. Jest decyzja środowiskowa, natomiast nie jestem w stanie przytoczyć w tej chwili całej tej decyzji, bo ona ma chyba kilkanaście stron. Natomiast proszę o skonkretyzowanie pytania, bo to jest zbyt ogólne pytanie. W jakim zakresie odnośnie realizacji inwestycji?”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak mówiąc m.in.: „Jakie są najważniejsze tezy tej opinii?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Mogę udostępnić tę decyzję. Nie ma żadnego problemu. Natomiast trudno mi w tej chwili, nie mając jej tutaj, przytoczyć ją z pamięci”.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak mówiąc m.in.: „Bardzo proszę o dostarczenie”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie ma żadnego problemu. Ona jest powszechnie dostępna. Jest na stronie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Dostępna była wszędzie. Postępowanie środowiskowe zakończone wydaniem decyzji miało miejsce w czerwcu ubiegłego roku, poprzedzona była oczywiście publicznym wywieszeniem, udostępnieniem itd. pełnego raportu”.

Radny p. Jacek Borkowski powiedział m.in.: „W tej chwili, po remoncie pierwszego odcinka i zaraz drugiego ul. Tuwima, ustawiliście Państwo znak nakazu skrętu w prawo w ul. Sienkiewicza, jadąc od ul. Kilińskiego. Teraz można jechać prosto albo w prawo. Jest zakaz skrętu w lewo. Czy w najbliższym czasie umożliwicie, kiedy już będzie działała sygnalizacja świetlna, skręt również w lewo? Bo chodzi mi o to, że jest na pewnym odcinku ul. Nawrot dość duży kłopot”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Jak mówiłem o zmianach na tym skrzyżowaniu, zapomniałem tego dodać”.

Radny p. Jacek Borkowski powiedział m.in.: „Ale rozumiem, że Państwo umożliwią skręt w lewo? Bo w żadnych dokumentach to się nie znalazło”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Będzie lewoskręt”.

Radny p. Jacek Borkowski powiedział m.in.: „Bardzo się cieszę, bo wbrew temu co powiedział Pan Prezydent Stępień, że ta sesja na nic nie wpłynęła, to mam nadzieję, że jednak poprawi”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Zapomniałem po prostu o tym powiedzieć, mówiąc o zmianach na skrzyżowaniach”.

Radny p. Jacek Borkowski powiedział m.in.: „To dobrze, bo naprawdę to jest mała rzecz, a dość kłopotliwa dla fragmentu jednej ulicy”.

Radny p. Marek Michalik powiedział m.in.: „Na podstawie jakich dokumentów następuje dopuszczenie do ruchu tych ulic, które wyremontowaliście?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „To zależy w jakim zakresie ulica jest robiona. Czy to jest remont czy przebudowa. To zależy od tego”.

Radny p. Marek Michalik powiedział m.in.: „Powiedzmy, że jest remont ulicy”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Jeżeli jest remont, to mamy sytuację taką, że jest on wykonywany na zgłoszenie i po zakończeniu prac nie ma tutaj żadnych procedur odbiorowych. Jest tylko kwestia zgłoszenia zmiany w organizacji ruchu”.

Radny p. Marek Michalik powiedział m.in.: „Chciałem zapytać o dopuszczenie dwóch ulic do ruchu. Mam tu na myśli ulicę Tuwima i fragment ulicy Narutowicza. Czy Państwo macie dopuszczenie ze strony Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Jeżeli chodzi o ul. Tuwima, to nie podlega to żadnemu dopuszczeniu przez Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego”.

Radny p. Marek Michalik powiedział m.in.: „Narutowicza też nie?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Narutowicza na razie jeszcze nie jest odebrana i nie jest puszczony po niej ruch. Odbywa się ruch tramwajowy – ruch został komisyjnie dopuszczony. Natomiast jest jeszcze kwestia tego rodzaju, że dopuszcza się również możliwość tzw. jazdy po tymczasowej organizacji ruchu i tak to w tej chwili funkcjonuje”.

Radny p. Marek Michalik powiedział m.in.: „Czyli jeżeli chodzi o ul. Narutowicza, to tam będzie potrzebne dopuszczenie ze strony Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie powiem w tej chwili, czy tam jest akurat dopuszczenie, czy tam jest procedura, bo to też są różnego rodzaju tutaj kwestie. Jeżeli chodzi o proste odcinki ul. Narutowicza, na pewno było to na zgłoszenie, bo była to zwykła wymiana. Natomiast skrzyżowania tak jak były wymagane, tak będą dopuszczane, ale na tę chwilę skrzyżowania nie były poddawane jeszcze odbiorom. Jako takie skrzyżowania, bo ruch odbywa się tylko po prostej, a po prostej mieliśmy tylko zwykłą wymianę”.

Radny p. Marek Michalik powiedział m.in.: „Jak zrozumiałem, ta część, która została dopuszczona, nie musiała mieć pozwolenia”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie, bo to było wykonywane też na zgłoszenie”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Chciałem dopytać jeszcze o kwestie finansów. Dysponuję pismem przewodniczącego Związków Zawodowych Solidarność MPK, w którym jest mowa o kwotach, które w tym roku Miasto przeznaczyło na funkcjonowanie komunikacji miejskiej, tj. prawie 349 400 000 zł na funkcjonowanie transportu lokalnego. Nie tylko na komunikację z tego co wiem, ale to jest kwota całościowa, czyli również wchodzi w to utrzymanie szyn i inne działania, które prowadzone są dla Miasta przez spółkę. Natomiast biegły audytor oszacował tę kwotę na kwotę 381 000 000 zł. Mamy informację, że w związku z tym, iż jest taka dysproporcja w kwotach, w najbliższym czasie zabraknie pieniędzy przeznaczonych na komunikację w roku bieżącym i Miasto przestanie płacić za usługi wykonane przez MPK. Bo należy zaznaczyć, że prawie 52 000 000 zł z tej kwoty, w tym roku przeznaczonej dla MPK, zostało przeznaczone na spłatę zadłużenia lat wcześniejszych w stosunku do MPK. Jak w takim razie Pan dyrektor zamierza obsługiwać Miasto w sensie komunikacji zbiorowej jeśli, jak wynika z tego pisma, w najbliższym czasie brakuje środków, a co więcej w dalszej części pisma jest wyraźnie mowa, że nie zamierza Zarząd Dróg i Transportu zwiększać limitu budżetowego w tym roku?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Po pierwsze ja nie znam tego pisma i nie odniosę się do niego w tym momencie. Jeżeli mam się w ogóle do niego odnieść, to na pewno nie w tej chwili, tylko po dogłębnej analizie. I tyle w tym temacie”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Panie dyrektorze, nie wiem dlaczego Pan nie zna tego pisma”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „A jak mam znać, skoro nim nie dysponuję? Do kogo jest to pismo Panie radny?”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „To jest pismo do radnych Rady Miejskiej w Łodzi”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „I nawet jeżeli Pan radny w całości mi je przeczyta w tej chwili, to ja się do niego nie odniosę, bo mogę się do niego odnieść dopiero po dogłębnej analizie. Przede wszystkim nie jest to pismo do mnie

i jeżeli teraz ktoś się do mnie zwróci o analizę tego pisma i przedstawienie moich wniosków, to ja je przedstawię, ale na pewno nie będę się odnosił do niego w tej chwili".

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Panie dyrektorze, to pismo jest utworzone na podstawie Pana pisma skierowanego prawdopodobnie do dyrektora MPK".

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Nic mi na ten temat nie wiadomo, na jakiej podstawie jest ono wytworzone".

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Czyli nie kierował Pan takiego pisma, w którym Pan pisze: „Zarząd Dróg i Transportu po raz kolejny informuje, iż limit wydatków na rok 2013, określony w WPF jest nieprzekraczalny. Zarząd Dróg i Transportu jako jednostka budżetowa, musi przestrzegać wyznaczonych limitów oraz wytycznych Skarbnika Miasta. W związku z powyższym nie możemy przychylić się do Państwa sugestii i zaakceptować wielkości rekompensaty z tytułu zadań przewozowych na rok 2013 na kwotę 362 900 000 zł".

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Chciałbym zaprotestować przeciwko procedurze odpytywania urzędnika miejskiego z pisma, które jest skierowane do radnych i, jak rozumiem. zostało dostarczone tego samego dnia. Proszę o poważne traktowanie Pana dyrektora i reprezentowanej przez niego instytucji. Jeśli Pan radny chciałby, abyśmy przeprowadzili poważną dyskusję na temat tego pisma, to bardzo proszę przesłać je do Pana dyrektora Nity i dać mu chwilę na ustosunkowanie się do tez zawartych w tym piśmie. Natomiast ta procedura, którą próbuje Pan radny wprowadzić, powoduje tylko jedno – odmawiamy jakiegokolwiek ustosunkowania się do tego pisma do czasu kiedy zostanie nam ono przesłane i w czasie, w którym będzie możliwe zajęcie wobec niego stanowiska".

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Niniejszym w takim razie przekazuję Panu tekst, który otrzymałem".

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Proszę to zrobić zgodnie z procedurą".

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „W taki sposób to będziemy długi czas jeszcze oczekiwać Pana odpowiedzi. Mam nadzieję, że Pan się jeszcze dzisiaj ustosunkuje".

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Oświadczam Panu, że się nie ustosunkuję".

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Więc to jest dość dziwne podejście".

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Nie ma w tym nic dziwnego. Jest to poważne potraktowanie poważnych oświadczeń".

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Bardziej oczekiwałem nie od Pana odpowiedzi na temat tego pisma, gdyż z niego wynika, że to dyrektor ZDiT kierował odpowiedź prawdopodobnie do MPK. Pan może na ten temat nic nie wiedzieć, ale dyrektor powinien znać to, co podpisuje".

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Dyrektor ZDiT pozostaje pod moim nadzorem i mam prawo przejąć pytanie”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Zna Pan to pismo?”.

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Panie radny, niniejszym publicznie oświadczam Panu, że procedura, którą proponuje Pan, żeby zmusić urzędnika nadzorującego jednostkę budżetową, do składania oświadczeń o charakterze finansowym w stosunku do pisma, którego nie miał szansy dostać, ani się do niego ustosunkować, godzi w powagę urzędu, który reprezentuje i nie będę odpowiadał na takie pismo ani tego samego dnia, ani od ręki, tylko zgodnie z pragmatyką i zgodnie z poważnym traktowaniem materii”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „To porozmawiamy o liczbach, o twardych faktach. Myślę, że tutaj nie będzie miał Pan problemu z odpowiedzią. Czy faktem jest, że w budżecie zapisano 349 400 000 zł na MPK?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień** mówiąc m.in.: „Przedmiotem dzisiejszych obrad są trudności komunikacyjne. Odmawiam odpowiedzi na to pytanie”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Kiedy mówiliśmy wcześniej o rowerach, parkingach, pieszych, to Panu to pasowało, dlatego się pytam – czy prawdą jest, że niecałe 350 000 000 zł jest w tym roku przeznaczone na ten cel?”.

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Pani Przewodnicząca, ponieważ pytania wykraczają poza zakres, proszę pozwolić mi odmówić odpowiedzi na tego typu pytania. Oczywiście ustosunkujemy się do nich jeśli będą one przedmiotem dyskusji, jeśli będziemy mieli okazję do tego, żeby przygotować się do nich w sposób poważny”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Rozumiem, że odmawia Pan odpowiedzi na podstawowe fakty ekonomiczne, które zawarte są w budżecie. Czy zna Pan opinię niezależnego audytora, który oszacował koszt usługi na kwotę 382 000 000 zł?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień** mówiąc m.in.: „Pani Przewodnicząca pozostaje to bez związku z przedmiotem podobnie jak poprzednie pytanie”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Panie Prezydencie, to jak Pan chce namówić mieszkańców, skoro nie daje Pan zwiększonych pieniędzy na MPK, żeby przesiedli się z samochodów do tramwajów i autobusów?”.

Odpowiedzi udzielił **wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień** mówiąc m.in.: „Mieszkańcy nawet bez namawiania przesiadają się. Wielki szacunek dla mieszkańców Łodzi – dali sobie radę z problemem remontów wokół dworca, myślę znajdą najlepszy modus vivendi z nową sytuacją od 4 listopada, bo to rzeczywiście jest problem. Natomiast jeśli Pan radny chce dyskutować ze mną, z dyrektorem na temat finansowania, nie trudności wynikających, z największą przyjemnością i powagą, przy obecności Skarbnika, po zapoznaniu się z dokumentami, przygotowaniu danych w traktowaniu się wzajemnie poważnie”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Panie Prezydencie, szkoda że Pan nie odpowiedział na pytanie dotyczące tych finansów”.

Wiceprezydent Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Szkoda by było, jakbym odpowiadał na nie w taki sposób”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Jak pokazałem jest ono związane ściśle z tym do czego Pan namawia na co dzień – czyli do tego, żeby łodzianie przesiedli się na komunikację publiczną. Chyba się tego Pan nie wyprze. I jeżeli łodzianie jeszcze bardziej mieliby się przesiąść na komunikację publiczną, to konieczne jest, aby zwiększyć finansowanie MPK w tym zakresie, oczywiście zgodnie z umową powierzenia”.

Wiceprezydent miasta Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Mam nadzieję, że będzie Pan o tym pamiętał uchwalając budżet, którego ja nie uchwalam”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „W porządku dzisiejszej sesji znalazła się jeszcze uchwała, gdzie w § 2 jest stwierdzenie, że Rada Miejska poprze zmiany budżetu w zakresie powiększenia częstotliwości kursowania transportu lokalnego”.

Wiceprezydent miasta Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Wiem Panie radny, że jest Pan autorem tego. Mam nadzieję, że będzie Pan pamiętał o tym przy budżecie i będzie Pan pamiętał o uwagach technicznych, dotyczących zwiększenia częstotliwości na niektórych liniach. Natomiast deklaruję chęć poważnej debaty, o poważnych problemach finansowych pod jednym warunkiem – że zostanie ona potraktowana poważnie, a nie polemicznie. Poważnie, to znaczy bardzo proszę Pana radnego o przekazanie tego dokumentu”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Bardzo proszę Panie Prezydencie”.

Wiceprezydent miasta Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „To ja bardzo proszę Pani Przewodnicząca, jako dokument przekazany podczas sesji, czy mogę zapytać prawników, czy to jest formalne przekazanie?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Wydziału Organizacyjno-Prawnego, p. mec. Marcin Górski** mówiąc m.in.: „Przekażemy to pismo przez kacelarię”.

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „To pismo nie gryzie”.

Wiceprezydent miasta Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Ponieważ proszę nie o to, żeby nie rozmawiać, tylko o odrobinę powagi w traktowaniu kilkuset milionów złotych. Oczywiście skoro Pan mecenas wydał taką opinię, Pan dyrektor Nita przyjmie to pismo z kancelarii. Moja prośba jest o to, abyśmy traktowali to naprawdę niezwykle poważnie, bo to jest poważny problem. I to nie jest problem, który powstał w tym roku, w zeszłym roku. To jest problem, który jeżeli Pan radny sięgnie pamięcią, jest problemem umowy powierzenia, sposobu finansowania i paru jeszcze innych rzeczy. Dzisiaj, tak jak powiedziałem, w najlepszej wierze, zgodnie z założeniami technicznymi, bo przecież tego tak naprawdę nie wymyśla ani prezes Papierski, tylko jego jednostka organizacyjna w MPK, która układa możliwości techniczne dopuszczenia na określone torowiska określonej ilości tramwajów, to pracownicy Zarządu Dróg i Transportu układający razem z Policją, w tym również z ekspertami i doradcami ruchu. To nie jest kwestia poważnego czy niepoważnego traktowania zagadnienia, tylko to jest coś, co nie jest przedmiotem debaty finansowej.

I ponieważ dzisiaj rozmawiamy o utrudnieniach, o sposobie komunikacji, ja rozumiem że tak wyczerpujące informacje na temat sposobu organizacji i komunikacji, skłoniły Pana radnego do rozszerzenia zakresu. Ale przykro mi bardzo, nie jesteśmy przygotowani w tej chwili do dyskusji na temat, który nie był przedmiotem porządku obrad sesji Rady Miejskiej".

Radny p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Przykro mi to stwierdzić, ale to Pana urzędnicy zwiększyli zakres dzisiejszego tematu. Kończąc chciałem powiedzieć, że ja również przygotowałem, w oparciu o konsultacje z byłymi pracownikami ZDiT, pracownikami MPK, zestaw propozycji do zmian w komunikacji miejskiej. Chciałbym, żeby Pan to otrzymał i ustosunkował się".

Wiceprezydent miasta Łodzi, p. Radosław Stępień powiedział m.in.: „Proszę przekazać. Deklaracja, którą składałem przy okazji wniosku Pana radnego, jest deklaracją otwartą. Ja nie traktuję jako polemiki politycznej dyskusji na temat tego, czy można zwiększyć częstotliwość, czy zmienić układ przystanków, czy zmienić relacje pomiędzy transportem szynowym a autobusowym, bo uważam, że są to kwestie organizacyjne i techniczne. I każdy dobry pomysł, jeśli tylko jest faktycznie możliwy do zrealizowania, jest wart tego, żeby się nad nim pochylić".

Radna p. Iwona Boberska powiedziała m.in.: „Pojawiła się informacja, że jeden z przystanków, będzie niedostępny dla przewoźników prywatnych, tylko dla miejskich. Ten dla przewoźników prywatnych miałby być przeniesiony z al. Kościuszki na ul. Radwańską. Prosiłabym o informację w tej sprawie".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Niekoniecznie na ul. Radwańską. O ul. Radwańskiej mówiliśmy, że można nią również dojechać do al. Kościuszki. Lokalizacji jest kilka. Oni dostali od nas propozycje kilku lokalizacji. Mogą dojechać prawie że bezpośrednio do tego miejsca, gdzie mieli przystanek. Jest możliwość dojazdu do al. Kościuszki czy al. Mickiewicza ulicą Sienkiewicza, ulicą Zamenhofa. Tak jak powiedziałem - nie możemy dopuścić do tego, żeby przewoźnik prywatny, sprzedając bilety na przystanku na al. Mickiewicza przy Centralu, blokował nam transport publiczny".

Radna p. Iwona Boberska powiedziała m.in.: „Rozumiem, że wszystkie przystanki, które są dostępne dla komunikacji miejskiej, nie będą dostępne dla komunikacji dla przewoźników prywatnych? Czy dobrze rozumiem?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Tak".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „Chciałam się spytać o skrzyżowanie Trybunalska/Paradna/Demokratyczna. Czy był już odbiór tego skrzyżowania?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Tam odbywa się w tej chwili ruch tymczasowy. Nie było jeszcze formalnego odbioru. Mniej więcej za dwa tygodnie powinno być w całości oddane".

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „Odbywa się ruch tymczasowy, czyli praktycznie to skrzyżowanie nie powinno być w takiej formie dopuszczone do ruchu”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Jest dopuszczone do ruchu, żeby skrócić jak najwcześniej utrudnienia. Jest sygnalizacja, nie ma tam jeżeli chodzi o przejazd większych problemów. Natomiast chcieliśmy jak najwcześniej to skrócić, ze względu na Urząd Celny i mieszkańców”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „No tak, ale tam jest zamknięta ul. Prosta i powoduje to ogromne perturbacje, żeby dostać się do Urzędu Celnego. Inwencja twórcza mieszkańców, o której Państwo tak mówili, jest bardzo duża i mieszkańcy rzeczywiście sobie poradzą. Bo żeby na przykład z ul. Przestrzennej dostać się na ul. Rzgowską, to najpierw trzeba skręcić w jedną z bocznych uliczek, np. ul. Krzywą, następnie dojechać do ul. Ekonomicznej, skręcić w ul. Skośną, potem w ul. Bierną, z ul. Biernej skręcić w ul. Demokratyczną. Ulicą Demokratyczną jechać prosto, ale ponieważ nie można jechać na wprost ul. Paradną, więc trzeba skręcić w ul. Trybunalską. Z ul. Trybunalskiej w ul. Kosynierów i już Pan jest przy ul. Rzgowskiej. Bardzo łatwy dojazd Panie dyrektorze”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Jest to też dojazd”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „Ale czy nie uważa Pan, że straszny galimatias zafundował Pan mieszkańcom w tym rejonie?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Na pewno nie jest łatwo, natomiast w przeciągu najbliższych dwóch tygodni na pewno sytuacja się poprawi. Jest to również związane z przebudową ul. Siostrzanej i ul. Ustronnej. Poczekajmy jeszcze chwilę. Około dwóch tygodni”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „A chciałam się zapytać o ul. Paradną. Kiedy będzie można z ul. Demokratycznej jechać ul. Paradną na wprost do ul. Rzgowskiej?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie jestem w stanie w tej chwili szczegółowo odpowiedzieć na te wszystkie pytania, dlatego że nie jest to przedmiotem obrad tej sesji i nie jestem do końca przygotowany na tego typu szczegółowe pytania. Mogę takiej odpowiedzi udzielić oddzielnie, ale nie w tym momencie”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „To ja bym bardzo prosiła. Myślałam, że Pan dyrektor zna tę sytuację, bo mieszkańcy interweniowali nie tylko u mnie, ale na pewno w Zarządzie Dróg i Transportu. To co dzieje się w tym rejonie ul. Pabianickiej powinno być w szczególnym zainteresowaniu Zarządu Dróg i Transportu zwłaszcza na trudną sytuację”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Muszę powiedzieć, że w szczególnym naszym zainteresowaniu jest sytuacja w całym Mieście, a nie tylko na jednym osiedlu”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „Bardzo się cieszę, dlatego myślałam, że Pan dyrektor będzie mi mógł odpowiedzieć na pytanie dotyczące zaledwie tego małego odcinka Miasta”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Zgadzam się, że mogła mieć Pani takie oczekiwania, natomiast całe Miasto jest w naszym szczególnym zainteresowaniu. I jeżeli mam udzielić precyzyjnych informacji, bo nie chcę, żeby ktoś mi później zarzucił, że kłamałem, nie chcę w tym momencie powiedzieć dokładnie”.

Radna p. Małgorzata Niewiadomska-Cudak powiedziała m.in.: „Chciałabym, żeby Pan dyrektor w najbliższym czasie udzielał mi informacji, kiedy będą dane ulice oddane do odbioru i kiedy na przykład będzie można ul. Paradną przejeżdżać na wprost, żeby można było wjechać na ul. Rzgowską. I tak samo ul. Siostrzana i ul. Ekonomiczna”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Poinformujemy odnośnie całego tego układu”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Pan dyrektor w swojej prezentacji użył sformułowania i prosiłabym o wyjaśnienie, co Pan pod tym rozumie, bo dla mnie jest to dosyć niejasne – co to jest indywidualna komunikacja zbiorowa?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Taksówki”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Na prezentacji pojawiło się bardzo lakonicznie ta kwestia, a chodzi o połączenie Stoków z częścią Miasta tramwajami linii 12. Kiedy 12 wróci?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Od listopada”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „1 czy 4?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Postaramy się, żeby był to 1 listopada. Jeżeli nie, to na pewno 4”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Proszę przypomnieć, jaka będzie częstotliwość kursowania 12 i do którego miejsca będzie dojeżdżała?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „12 będzie jeździła po starej trasie, czyli stare Stoki na Retkinię”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Stara trasa miała różne warianty”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Najdłuższa, czyli do samego końca”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Super. Bardzo dobra wiadomość dla mieszkańców Stoków, bo o to walczyli bardzo długo. I co ile minut?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „W szczycie jest to co 10 minut, poza szczytem co 20”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała m.in.: „Jaka będzie częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji publicznej po Mickiewicza/Piłsudskiego w czasie tej przebudowy, pomiędzy Żeromskiego a Kopcińskiego?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Tak jak to jest dzisiaj. Tu się nic nie zmieniło”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała m.in.: „To znaczy co ile?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Co 5 minut jeszcze ze wzmocnieniami, także na pewno nie będzie to mniejsza częstotliwość na tym odcinku jak co 5 minut”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała m.in.: „Czy nie obawiają się Państwo, że jeśli te pojazdy będą jeździć co 5 minut, to utkną w korkach?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie utkną w korkach, dlatego że tak jak mówiliśmy, te ciągi będą przeznaczone przede wszystkim dla komunikacji zbiorowej, bo samochody indywidualne wjeżdżając na dany odcinek będą musiały w następną przecznicę zjechać. Te pasy, które zostaną, będą udostępnione tylko i wyłącznie - mówimy o jeździe na wprost - dla komunikacji, służb i taksówek”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała m.in.: „Czyli rozumiem, że to, że pojazdy komunikacji indywidualnej będą musiały zjechać do najbliższej przecznicy nie spowoduje tego, że autobusy będą stać, aż to wszystko zjedzie?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Wiadomo przynajmniej w początkowym okresie na pewno jest kwestia pouczania, dyscyplinowania kierowców, bo mogą jeździć na pamięć, ale tego nie unikniemy, dlatego chcemy tę akcję informacyjną jak najszerzej roztoczyć, żeby do wszystkich ta informacja dotarła. Natomiast nie jestem w stanie odpowiedzieć za wszystkich kierowców, czy tak zrobią”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała m.in.: „Odnośnie funkcjonowania tego parkingu przy Tulipanie, to rozumiem, że stamtąd kierowców ma zabierać głównie Z10. Proszę mi powiedzieć – żeby taki kierowca dostał się na drugą stronę Miasta, ile będzie musiał mieć przesiadek?”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Jeżeli wsiądzie w Z10 to jedną, natomiast może dojść kilkadziesiąt metrów do 98 i dojedzie bez przesiadki”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała m.in.: „Czyli 98 nie planujemy, że będzie pod sam parking”.

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „Nie może podjeżdżać, bo wtedy byśmy go zblokowali – musiałby wjeżdżać specjalnie na ten parking. Wydłużyłby się czas i to by miało wpływ na częstotliwość".

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała m.in.: „A czy mogłabym jeszcze dla porównania usłyszeć jaka jest częstotliwość poruszania się pojazdów transportu zbiorowego po ulicy Strykowskiej i Palki obecnie?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „W szczycie na tych fragmentach bardziej obciążonych, gdzie mamy największe skupienie, to jest co 5 minut".

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

Radny p. Jacek Borkowski powiedział m.in.: „Uzupełniające pytanie do tego, o co pytałem przed chwilą, jeżeli chodzi o oznakowanie i zdjęcie tego zakazu skrętu. Pan dyrektor powiedział, że na pewno zakaz skrętu w Sienkiewicza z Tuwima będzie zdjęty. Proszę nam tylko powiedzieć kiedy?".

Odpowiedzi udzielił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita** mówiąc m.in.: „To jest kwestia kilku dni. Uruchomienia sygnalizacji. Tam jeszcze był problem, że nie mogliśmy do końca tej sygnalizacji zrobić, bo mieliśmy samochody, które nam blokowały stojąc na zakazie itd. Straż Miejska zajmuje się usuwaniem tych samochodów i to jest kwestia kilku dni".

Radny p. Jacek Borkowski powiedział m.in.: „Rozumiem. Chcę powiedzieć, że Straż Miejska też niestety skręca w lewo czasami…ale to jak mówię świadczy o problemie, który tam po prostu występuje".

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Wiem, dlatego w ciągu kilku dni chcemy to zrobić".

Prowadzący obrady wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Krzysztof Stasiak ogłosił przerwę obiadową.

Po przerwie obrady wznowił **wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Krzysztof Stasiak.**

<u>Ad pkt 6 – Informacje o trybie i sposobie załatwienia interpelacji i zapytań radnych (po przerwie obiadowej).</u>

Sekretarz Miasta, p. Barbara Mrozowska-Nieradko poinformowała, że na wszystkie interpelacje radnych, złożone w terminie od 11 do 24 września 2013 roku, odpowiedzi zostały udzielone. Interpelacje wraz z odpowiedziami dostępne są w Biuletynie Informacji Publicznej w zakładce Rada Miejska.

Następnie zgodnie z § 32 ust. 5 Regulaminu Pracy Rady Miejskiej w Łodzi przystąpiono do dyskusji nad sposobem udzielenia odpowiedzi na zgłoszone interpelacje.

Radna p. Bożenna Jędrzejczak powiedziała m.in.: „W związku z odpowiedzią jaką otrzymałam na interpelację mam szereg wątpliwości, dlatego zwracam się ponownie z prośbą o wyjaśnienie sytuacji prawnej zatrudnienia Pani Agnieszki Zagajewskiej, która nadal pełni obowiązki pracownicze w Zespole Obsługi Asystenckiej Biura Prezydenta w Departamencie Prezydenta Urzędu Miasta Łodzi, mimo że wygrała konkurs na stanowisko podinspektora w Oddziale ds. Najmu, Eksploatacji i Remontów Lokali Mieszkalnych w Wydziale Budynków i Lokali. Informacja o wynikach naboru z 5 lipca 2013 r. Jak można pełnić równocześnie obowiązki w ramach pracy na pełnym etacie na dwóch ważnych stanowiskach w Urzędzie, w tych samych godzinach? W odpowiedzi na moją interpelację z 26 września 2013 roku Pan wiceprezydent Marek Cieślak tłumaczy, że Pani Agnieszka Zagajewska w ramach oddelegowania z Wydziału Budynków i Lokali, nadal pełni funkcję asystentki Pani Prezydent. Wobec tego nasuwa się refleksja, że nabór Pani Zagajewskiej na stanowisko podinspektora w Wydziale Budynków i Lokali był fikcją. Czy Pani Agnieszka Zagajewska pobiera podwójne wynagrodzenie i w jakiej wysokości?”.

Odpowiedzi udzieliła **Sekretarz Miasta p. Barbara Mrozowska-Nieradko** mówiąc m.in.: „Odpowiemy na piśmie po przejrzeniu materiałów z Biura Zarządzania Kadrami”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Mam uwagę właściwie nie do samej odpowiedzi na interpelację – na stronie Urzędu Miasta Łodzi w zakładce Rada Miejska mamy interpelacje i wpisując nazwisko radnego znajdujemy wszystkie interpelacje w odpowiedni sposób zatytułowane i nie ukrywam, że moje wątpliwości wzbudza to, w jaki sposób ktoś zatytułował i co rozumie pod tym hasłem moją interpelację. „Interpelacja w sprawie wskazania budynków kulturowych pozbawionych barier architektonicznych i dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych” – jakie to są budynki kulturowe?”.

Odpowiedzi udzieliła **Sekretarz Miasta p. Barbara Mrozowska-Nieradko** mówiąc m.in.: „Mogę tylko Panią radną przeprosić. Rozumiem, że to jest literówka. Przepraszam”.

Radna p. Ewa Majchrzak powiedziała m.in.: „Pani Sekretarz to nie jest literówka. Poza tym nie mamy słowa „tytuł” tylko „tutuł”, także błędów jest całe mnóstwo na tej stronie. Ja bym prosiła, żeby te nazwy były krótsze. Gdyby ktoś napisał, że była to interpelacja w sprawie budynków instytucji kultury dostosowanych dla osób niepełnosprawnych, to byłoby jasne i czytelne, natomiast te tytuły wyglądają tak, że myślę, że każda osoba, która wchodzi na stronę Urzędu Miasta Łodzi to to jest naprawdę wstyd. Powinniśmy dbać o język polski, a nie pisać to w taki sposób”.

Radny p. Mateusz Walasek powiedział m.in.: „Ja też się z tym problemem tytułów spotkałem. Oczywiście zgadzam się z tym, że tytuły powinny być poprawne językowo, natomiast jeżeli można wystąpić z taką drobną sugestią, bo kiedyś były i zastrzeżenia merytoryczne co do tego, czy tytuły oddają to czy nie, żeby samemu tytułować interpelacje. Ja nie wiem, czy tytuł Pani radnej przekręcono czy nadano taki, który był niezgodny z intencją, ale to taka drobna porada, przy okazji, że jak się samemu tytułuje interpelacje, to te tytuły są raczej zgodne z intencją wtedy. Co nie usprawiedliwia błędu językowego”.

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

Radna p. Bożenna Jędrzejczak odczytała interpelację, którą skierowała do Prezydenta Miasta, w sprawie zatrudnienia p. Agnieszki Zagajewskiej w Urzędzie Miasta Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 9** do protokołu. Radna skierowała również bez odczytywania interpelację w sprawie sytuacji mieszkaniowej mieszkanki Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 10** do protokołu, drugą w sprawie zawarcia umowy najmu mimo negatywnej opinii Komisji Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej Rady Miejskiej w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 11** do protokołu oraz trzecią w sprawie przygotowania wniosku mieszkaniowego mieszkanki Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 12** do protokołu.

Radny p. Rafał Markwant skierował do Prezydenta Miasta bez odczytywania 5 interpelacji: w sprawie reklam, informacji oraz sponsorowanych artykułów zamieszczanych w łódzkich gazetach na zlecenie miejskich jednostek organizacyjnych, której treść stanowi **załącznik nr 13** do protokołu, w sprawie harmonogramu przebudowy ul. Kopernika oraz ul. Gdańskiej, której treść stanowi **załącznik nr 14** do protokołu, w sprawie harmonogramu przebudowy ul. Piotrkowskiej, której treść stanowi **załącznik nr 15** do protokołu, w sprawie stanu zaawansowania procesu przebudowy układu drogowego wokół stadionu Łódź Widzew, której treść stanowi **załącznik nr 16** do protokołu oraz w sprawie klipu pt. „Łódź jest piękna", której treść stanowi **załącznik nr 17** do protokołu

Radna p. Ewa Majchrzak skierowała do Prezydenta Miasta bez odczytywania interpelację w sprawie nieusunięcia drzewa rosnącego w pasie jezdni na ul. Plonowej, której treść stanowi **załącznik nr 18** do protokołu oraz drugą w sprawie remontów łódzkich bibliotek, której treść stanowi **załącznik nr 19** do protokołu.

Radny p. Władysław Skwarka skierował do Prezydenta Miasta bez odczytywania interpelację w sprawie umów międzygminnych podpisanych przez Miasto od 1 stycznia br., której treść stanowi **załącznik nr 20** do protokołu.

Radni p. Grzegorz Matuszak oraz **p. Tomasz Trela** skierowali do Prezydenta Miasta bez odczytywania interpelację w sprawie kiosków i pawilonów handlowych znajdujących się na ul. Spornej, której treść stanowi **załącznik nr 21** do protokołu.

Radni Klubu Łódź 2020 pp. **Wiesława Zewald, Iwona Boberska, Joanna Kopcińska, Łukasz Magin, Sebastian Tylman, Jacek Borkowski** skierowali do Prezydenta Miasta bez odczytywania interpelację w sprawie Domów Dziennego Pobytu, której treść stanowi **załącznik nr 22** do protokołu.

Radni Klubu Łódź 2020 pp. **Wiesława Zewald, Iwona Boberska, Łukasz Magin, Sebastian Tylman, Jacek Borkowski** skierowali do Prezydenta Miasta bez odczytywania interpelację w sprawie szpitala im. E Sonnenberga w Łodzi, której treść stanowi **załącznik nr 23** do protokołu.

Radni Klubu Łódź 2020 pp. **Wiesława Zewald, Iwona Boberska, Joanna Kopcińska, Łukasz Magin, Sebastian Tylman, Jacek Borkowski, Grażyna Gumińska** skierowali do Prezydenta Miasta bez odczytywania interpelację w sprawie bonifikat udzielanych przez Miasto z tytułu nabycia lokalu gminnego, której treść stanowi **załącznik nr 24** do protokołu.

Radny p. Bartosz Domaszewicz skierował do Prezydenta Miasta bez odczytywania interpelację w sprawie utylizacji psich odchodów, której treść stanowi **załącznik nr 25** do protokołu.

Ad pkt 8a – Rozpatrzenie projektu uchwały stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie dostosowania lokalnego transportu zbiorowego do potrzeb i wymagań Łodzian – druk BRM nr 149/2013.

Projekt uchwały przedstawił **projektodawca, radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc m.in.: „Dzisiejsza debata pokazała, że martwimy się o komunikację miejską, o dostęp mieszkańców do tramwajów, autobusów, do tego, żeby się sprawnie, szybko i w sposób godny poruszać po naszym Mieście. Czterogodzinna debata pokazała, że niestety Prezydent nie dostrzega tych konieczności. Nie dostrzega tego, że mieszkańcy mają problem z komunikacją miejską. Nie dostrzega tego, że wielu z nas mieszkańców nie może wsiąść rano do tramwaju czy do autobusu – nie jest w stanie wejść, przepchnąć się do środka. Dlatego też myślę, że ten apel, który macie Państwo zaproponowany, ma olbrzymi sens, gdyż to Rada Miejska kształtuje politykę. To Rada Miejska będzie później oceniana pod kątem tego, czy gdy mieszkańcy zgłaszają się ze swoimi problemami, to następują jakieś zmiany w tej mierze, czy też nie. W ocenie wnioskodawców, którzy dzisiaj wnioskowali o sesję nadzwyczajną problem istnieje, dlatego trzeba, żeby Prezydent przeanalizował dzisiejsze funkcjonowanie transportu zbiorowego, czego efektem, mam nadzieję, będzie to, że zwiększy się częstotliwość pojazdów tam, gdzie jest to możliwe lub też powstaną nowe linie. Ale żeby tak się stało, to niestety jest konieczność zapewnienia środków finansowych. Na to chyba wszyscy musimy się zgodzić. W § 2 tej uchwały jest mowa o tym, że Rada Miejska wyraża gotowość do takiej zmiany. Ale oczywiście to rolą Prezydenta jest to, by przeanalizować te zmiany, by przeanalizować możliwości zwiększenia komunikacji na jakiejś określonej linii, bądź też dodania dodatkowych linii. W związku z tym Rada Miejska wyraża gotowość do tego, żeby sfinansować koszty tych nowych połączeń, czy tych nowych kursów na danej linii. Ta uchwała myślę, że pomoże Prezydentowi w odważnym proponowaniu takich zmian, bo to pismo, które dzisiaj wskazywałem i obliczenia, które były wykazane przez audytora wykazują, że już dzisiaj MPK za chwilę może nie mieć na czym jeździć. Że kończą się środki finansowe, które miały być na cały rok – że one są niewystarczające. Myślę, że Pan radny Mędrzak jest tutaj ekspertem i może potwierdzić tę sytuację. W związku z tym istnieje realna konieczność, aby Rada Miejska przesunęła być może jakieś środki, które będą umożliwiały zwiększone funkcjonowanie autobusów i tramwajów. Dlatego też uważamy, że istnieje konieczność, aby tę uchwałę podjąć”.

Przystąpiono do **fazy pytań.**

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Idea zacna, natomiast mam pytanie, bo w § 2 wpisał Pan i powiedział, że Rada Miejska poprze wniosek o zmiany w budżecie, a nie ma wskazanego konkretnego § zapisu w budżecie, z którego mielibyśmy zaproponować taką zmianę. To jest stanowisko, wiem, że jedyną osobą, która ma inicjatywę zmiany w budżecie w czasie roku budżetowego jest Prezydent, ale skoro sugerujemy jakąś zmianę, to warto byłoby chyba również wskazać źródło finansowania. Pytanie, czy intencją Pana radnego jest zwiększenie zadłużenia Miasta, deficytu, czy też rezygnacja z jakichś inwestycji, odstąpienie od remontów. Bo idea, pomysł jest słuszny – myślę, że wszyscy łodzianie przyklasnęliby

temu, natomiast trzeba (Pan radny też jest w Komisji Finansów) wskazać konkretne źródło. Jakie konkretne źródło Pan radny chciałby wskazać?”.

Odpowiedzi udzielił **projektodawca**, **radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc m.in.: „Jak sam Pan słusznie wskazał, to nie ja jako radny, czy nawet nie my, jako Rada Miejska na tym etapie jesteśmy w stanie wskazywać te źródła. Co więcej, to Prezydent ma wiedzę na temat wykonania obecnego budżetu. Wie, jakie są oszczędności poprzetargowe – być może nawet któryś z przetargów nie doszedł do skutku. To nie my mamy tę wiedzę – to Prezydent. Najlepiej, żeby z tamtych źródeł, jeżeli jakiś przetarg nie został rozstrzygnięty, były środki finansowe, ale tutaj akurat nie zamierzam wkraczać w kompetencje Prezydenta. Dlatego też to, co mogłem zaproponować Panu radnemu i Radzie Miejskiej w tej uchwale zaproponowałem. Natomiast dalej oczywiście nie mogę się posunąć, wskazując konkretne źródło. Tym bardziej, że nie znam kwoty finansowej, jaka będzie wymagana na zwiększony transport, większą częstotliwość”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Czy w związku z tym, jako autor uchwały, nie zastanawiał się Pan radny nad tym, żeby ewentualnie przyjąć taką autopoprawkę, żeby w **§** 2 dopisać, przy kwestiach finansowania, że niestety Rada Miejska nie jest w stanie wskazać źródła finansowania tych pomysłów? Bo wydaje mi się, że powinniśmy proponować, przedkładać kompleksowe rozwiązania, a nie tylko idee, które nie mają w samym tym projekcie pokrycia”.

Odpowiedzi udzielił **projektodawca**, **radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc m.in.: „Jak Pan sam zauważył jest to uchwała-stanowisko, więc nie musi wskazywać źródeł pokrycia, to po pierwsze. Po drugie nie zgadzam się na taką autopoprawkę. Uważam, że teraz ta uchwała oddaje inicjatywę w ręce Prezydenta. To Prezydent jest po to powołany przez mieszkańców, aby dokonał takich propozycji, by Rada Miejska procedowała później nad tymi propozycjami. Myślę, że to nie jest dobry sposób na to, żeby wpisywać taką zmianę do uchwały. Jeżeli Pan radny sobie życzy, może złożyć do Komisji Uchwał i Wniosków propozycję zmiany. Będziemy głosować”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Czyli nie chce Pan radny wskazać konkretnego źródła wskazać teraz. Mam drugą propozycję Panie radny i pytanie w związku z tym. Myślę, że na tę propozycję Pan radny spojrzy bardziej przychylnym okiem. W tym stanowisku jest rok 2013 tylko, myślę że warto byłoby wpisać jakąś wolę Rady Miejskiej ku temu, żeby przy okazji chociaż przyszłorocznego budżetu i przyjmowania tego budżetu wpisać klauzulę w to stanowisko, że również chodzi o rok przyszły i że Rada Miejska jest gotowa poprzeć jak najlepsze rozwiązanie finansowe dla łódzkiego transportu zbiorowego”.

Odpowiedzi udzielił **projektodawca**, **radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc m.in.: „Z pełną odpowiedzialnością deklaruję chęć do tego, żeby w trakcie procedowania nad budżetem, które odbędzie się niedługo – 15 listopada jest takim terminem ostatecznym, kiedy Prezydent będzie przedstawiał radnym Rady Miejskiej projekt budżetu na przyszły rok - że wówczas włączymy się w taką dyskusję i to jest właśnie dokument, który my, jako Rada Miejska możemy zmienić. Ale ten dokument, o którym rozmawiamy na 2013 rok, tego z własnej inicjatywy, jak Pan z pewnością wie, jako radni nie możemy zmienić. W związku z tym pozostaje nam tylko apelować do Prezydenta. Co więcej, apel który jest przedstawiony, zawiera się również w tym, żeby Prezydent opracował propozycje. Trudno sobie wyobrazić, żeby Pan jako radny opracował koszty zmian w komunikacji miejskiej. W związku z tym kiedy przyjdzie już analiza dotycząca kosztów na ten rok, myślę że w tym czasie pochylimy

się również nad budżetem przyszłorocznym i wówczas będziemy mogli procedować ten budżet w oparciu o te analizy”.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak powiedział m.in.: „Mam do Pana pytanie, a właściwie prośbę. Czy zechciałby Pan poprawić trzy uchybienia ortograficzne? Nazwy mieszkańców miast pisze się małą literą, a zatem w tytule „łodzian” powinna być mała litera i w uzasadnieniu też jest dwukrotnie „łodzianie” z dużej, a myślę, że nie uchodzi, abyśmy przeoczyli taką kwestię”.

Odpowiedzi udzielił **projektodawca**, **radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc m.in.: „Tworząc tę uchwałę chciałem zastosować pewną formę grzecznościową, uznając że łodzianie w ten sposób będą bardziej uwidocznieni w tej uchwale. Jeśli Państwo jednak uważają, że w tym przypadku forma grzecznościowa nie ma najlepszego zastosowania, przyjmę to w formie autopoprawki”.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Grzegorz Matuszak powiedział m.in.: „Gdyby pisał Pan apel „Szanowni Łodzianie”, to co innego”.

Odpowiedzi udzielił **projektodawca**, **radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc m.in.: „Rozumiem. Oczywiście, jeżeli jest taka ogólna zgoda, przyjmę to w formie autopoprawki”.

Radny p. Adam Wieczorek powiedział m.in.: „Troszeczkę pokontynuuję te pytania, które zadawał Pan radny Bliźniuk. Rozumiem, że na pewno nie ma takiej konieczności, aby wskazywać źródła finansowania, natomiast wychodzę z założenia, żeby kompleksowo podchodzić do tematu, jak coś się proponuje. Natomiast można, Pan jest zresztą przewodniczącym Klubu Prawa i Sprawiedliwości i może Pan na przykład powiedzieć, jakie zmniejszenia w budżecie byłyby przez Pana Klub akceptowalne w ramach działań, które zaproponowałby Prezydent? Rozumiem, że Prezydent może przygotować jakąś propozycję, że nie ma środków i trzeba z czegoś ściągnąć, żeby zrealizować tego typu stanowisko w praktyce, ale załóżmy minie się ze swoją propozycją. Uzna, że dane wydatki można zredukować, a my jako Rada nie uznamy ich i na przykład Pana Klub tego nie poprze i przez to, to stanowisko nie będzie realizowane. Jakie wydatki byłyby może akceptowalne do zredukowania przez Pana Klub?”.

Odpowiedzi udzielił **projektodawca**, **radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc m.in.: „Nie jestem fachowcem od tego, żeby wskazywać skalę wydatków, które są niezbędne do tego, żeby komunikacja miejska w Łodzi była wydolna. W związku z tym trudno mi dyskutować na tym poziomie. Pan jako szef Komisji Rewizyjnej być może ma większą wiedzę na ten temat. Ja takiej wiedzy nie mam, więc trudno mówić mi o akceptowalnych wydatkach na ten cel. Chciałbym, żeby komunikacja miejska była wydolna, żeby zabierała pasażerów, żeby była dobrze zorganizowana, żeby była punktualna”.

Radny p. Adam Wieczorek powiedział m.in.: „Myślę, że wszystkim nam tutaj zebranym na tej sali zależy, by ta komunikacja była taka, żeby mieszkańcy, którzy wsiadają do tej komunikacji byli zadowoleni. Natomiast moim zdaniem brak wskazywania źródła albo proponowania tego skąd można brać środki, jest mało odpowiedzialne”.

Następnie wobec braku dalszych pytań, opinii komisji Rady Miejskiej **przystąpiono do przedstawienia stanowisk klubowych**.

Przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości, p. Piotr Adamczyk powiedział m.in.: „Oczywiście Klub Prawa i Sprawiedliwości będzie popierał zmiany, które zaproponuje Prezydent w kwestii umożliwienia łodzianom korzystania, zwłaszcza w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, z komunikacji miejskiej. To jest niestety niebywały skandal, że mieszkańcy Łodzi nie są w stanie w godzinach porannych czy popołudniowych dostać się do wybranego środka komunikacji. Przepełniona komunikacja to nie jest dobry wizerunek Miasta. Komunikacja to jest jedno z podstawowych zadań gminy, w związku z tym powinno być to oczkiem w głowie Prezydenta, dyrektora Zarządu Dróg i Transportu, a zwłaszcza Rady Miejskiej. Dlatego też oceniając tę sytuację jako naganną chcielibyśmy przekonać Państwa radnych do tego, że istnieje realna konieczność do tego, żeby Prezydent usiadł ze stosownymi służbami, przeanalizował sytuację i wprowadził w życie zmiany w komunikacji. Oceniamy przy tym działania dyrektora Zarządu Dróg i Transportu jako wysoce naganne do tej pory. Słaba częstotliwości funkcjonowania komunikacji po 1 września, kiedy wiadomo, że wakacje się skończyły, kiedy jest zwiększony ruch pasażerski, kiedy istnieje realna konieczność tego, żeby obsłużyć tą zwiększoną ilość pasażerów. Również kwestia remontu Trasy W-Z, gdzie ruch pasażerki w dużej mierze przeszedł na Zachodnią i Kościuszki, gdzie widać że jest problem z tym, żeby komunikacja była wydolna. Muszę przyznać, że dyrektor Zarządu Dróg i Transportu przysłużył się łodzianom na wielu polach, również jeżeli chodzi o ulicę Tuwima gdzie wskazywał, że można już jeździć tam było, a jak wiemy z artykułów jeszcze jeździły tam koparki. Dlatego też przy okazji tej uchwały Klub Prawa i Sprawiedliwości składa do Prezydenta wniosek o odwołanie dyrektora Grzegorza Nity. Oczywiście będziemy popierali tę uchwałę w takim kształcie jak została zaproponowana”.

Wobec braku dalszych stanowisk klubowych przystąpiono do dyskusji indywidualnej.

Radny p. Henryk Czyżewski powiedział m.in.: „Mówiliśmy dzisiaj o wielkich inwestycjach. Inwestycjach dla mieszkańców naszego Miasta. O transporcie zbiorowym. O przyszłości naszego Miasta, ale jednocześnie o pewnych utrudnieniach. Przygotowany projekt stanowiska przez Pana radnego Adamczyka dotyka dwóch spraw: Pani Prezydent i Rady Miejskiej. Nie mówi o tych, którzy na co dzień z tej komunikacji korzystają. W związku z tym chcemy wprowadzić razem z Panią radną Budzińską oraz Panem radnym Rossetem. Dodaje się **§** 3 w brzmieniu: „Rada Miejska w Łodzi przeprasza mieszkańców Łodzi za utrudnienia komunikacyjne powstałe przy realizacji łódzkich inwestycji infrastrukturalnych”. **§** 4: „Mając na uwadze wprowadzenie dodatkowych połączeń oraz kierując się interesem mieszkańców Rada Miejska w Łodzi zwraca się do mieszkańców o wykorzystanie transportu zbiorowego w przypadku, gdy nie jest konieczny dojazd samochodem”. **§** 5: „Rada Miejska w Łodzi dziękuję łódzkim kierowcom, którzy wybrali do przejazdu ulice niesąsiadujące bezpośrednio z terenami inwestycyjnymi”.

Radny p. Paweł Bliźniuk powiedział m.in.: „Na początku mam taką uwagę do Pana radnego przewodniczącego Klubu, który popiera swój projekt w imieniu Klubu, bo to też jest ciekawa sytuacja, natomiast chodzi mi o to, że nie warto imputować radnym zadającym pytania w jaki sposób będą później głosowali. To jest dość niezręczne, a na pewno nie pozwala i nie pomaga uzyskać stosownego poparcia dla swojego pomysłu. Myślę, że nie tylko ja, ale wszyscy tutaj na sali jesteśmy w stanie podpisać się pod postulatem, aby komunikacja zbiorowa funkcjonowała w naszym Mieście jak najlepiej i jak najsprawniej. Ja myślę, że mogę podpisać się nawet pod tym postulatem dwukrotnie z racji tego, że na co dzień tą komunikacją,

w odróżnieniu myślę do Pana radnego Adamczyka, podróżuję i wiem jak to wygląda w praktyce. Natomiast czy z komunikacją miejską w Łodzi jest tak źle? Pan radny Adamczyk ma inne zdanie niż prezes Jarosław Kaczyński, który w sobotę w Warszawie wskazał Łódź jako przykład Miasta, gdzie z komunikacją publiczną nie jest tak najgorzej, więc to już Panowie muszą wyjaśnić w swoim gronie tę różnicę zdań. Natomiast od Pana radnego, Pana przewodniczącego, do którego mam ogromny szacunek, bo Pan radny pełni tę funkcję znacznie dłużej ode mnie, jest też członkiem Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej, oczekiwałbym bardziej kompleksowego rozwiązania pomysłu, który by zawierał propozycje finansowania tej wzniosłej idei. Mimo to, że takiego pomysłu Pan radny nie przedstawił, podpisuję się dwoma rękoma pod postulatem, żeby komunikacja miejska w Łodzi była jeszcze lepsza. Natomiast czy jest tak źle jak Pan radny mówił? Prezes Jarosław Kaczyński mówi, że jest zupełnie inaczej. Warto wyjaśnić tę sprawę w Państwa wewnętrznym gronie, dlatego myślę że mogę powiedzieć w swoim imieniu jak i wielu koleżanek i kolegów z Klubu Platformy Obywatelskiej jak nie wszystkich, że będziemy głosowali za. Natomiast bez wskazania konkretnego źródła finansowania, to są niestety cały czas tylko i wyłącznie postulaty".

Radny p. Jerzy Balcerek powiedział m.in.: „Ja żyję w tym Mieście 75 lat. Nie słyszycie odzewu zbulwersowanej Łodzi, mieszkańców jak żeście pół Łodzi rozkopali? Cieszycie się z tego, z tych inwestycji. Ja się również cieszę, tylko kiedy to się skończy? Bo na mój chłopski rozum, to jak ja pomyślę, że wy na zimę znów kopiecie dół, to chyba dla siebie. Bo przecież jak można na zimę rozkopać? Chyba, że myślicie z góry, że powiecie, że to jest zima winna temu, że nie zrobiliście tego na czas. Zastanówcie się nad tym bo wykopiecie dół dla siebie, dla Pani Prezydent w niedługim czasie, jak będziecie tak robić do wyborów. Zastanówcie się! Posłuchajcie ludzi na przystankach, posłuchajcie ludzi chodzących ulicami. Nie słuchacie tego. Ja chodzę, rozmawiam i to co słyszę to mnie bulwersuje. Mało wypowiadam się na tej sali, ale w głównych sprawach chciałem się wypowiedzieć. I mimo swojej starości pomyślcie, że ktoś z tych ludzi którzy w Łodzi żyją od 75 lat, a może więcej, nie myśli tak jak wy i nie chwali się waszymi przyszłymi tak wielkimi inwestycjami. Każdy chciałby inwestować, ale z tymi ludźmi trzeba rozmawiać. Ludzie potrzebują terminowej jazdy pociągów, autobusów i tramwajów. Potrzebują dobrych ulic, naprawionych dziur. O tym pomyślcie. I tu jest największy obowiązek każdego gospodarza Miasta, żeby z ludźmi rozmawiał. Zastanówcie się nad tym. To jest mój apel do was".

Radny p. Mateusz Walasek powiedział: „O co chodzi na sesji, to mieliśmy przykład podczas 15 pierwszych minut. Nie chodzi o to, by dyskutować o łódzkich inwestycjach tylko, żeby…Uchwała jest potwierdzeniem tego. Jest pewnym katalogiem dobrych życzeń. Projektodawca przyznaje się, że nie wie skąd wziąć pieniądze i nie musi wiedzieć. Myślę, że możemy czekać na kolejne uchwały dot. wschodów i zachodów słońca itp. Ja uchwałę poprę. Nigdy nie jest tak dobrze, żeby nie mogłoby być lepiej. Pewne rzeczy w komunikacji wymagają naprawy. My jako Klub PO spotykaliśmy się z wiceprezydentem R. Stępniem, z pracownikami ZDiT i składaliśmy różne wnioski w tej sprawie. Widzę, że część z tych wniosków zostało uwzględnione. Łodzianom należy się sygnał ze strony Rady Miejskiej, że można by zwiększyć to. Nie oceniam sygnału za dobry, bo to jest sygnał, nad którym warto by było więcej popracować. Skoro projektodawca nie chce, to my nie jesteśmy w stanie go zmusić do tego. A szkoda, bo może łodzianom należałaby się porządniejsza uchwała. Tym niemniej zagłosuję za uchwałą".

Radny p. Jarosław Berger powiedział: „Zacytuję: „W połowie miesiąca do rozkładu komunikacji zastępczej mają zostać wprowadzone korekty. Na razie jest mowa o zwiększeniu

częstotliwości linii Z10 i 98. Rozważamy też wydłużenie trasy linii Z10". To mówi szefowa partii p. M. Walaska. To mówi też prezes MPK p. Z. Papierski. Od radnych, którzy uchwalają jedynie stanowisko żąda Pan recepty na to skąd wziąć pieniądze".

Radny p. Mateusz Walasek ad vocem powiedział: „Wiem, że radni pilnie śledzą, kto uczestniczył w konferencji. Ja w niej nie uczestniczyłem i nie miałem możliwości zadania pytania".

Radny p. Adam Wieczorek powiedział: „Dziś rano, godzina 7.30 skrzyżowanie ul. Bratysławskiej i Wróblewskiego, wsiadam do byle jakiego tramwaju, ze względu na to, że kto jedzie z Retkini to nie ma różnicy w co wsiądzie, bo wszystkie tramwaje jada tą samą trasą. Wysiadam przy dworcu Łódź-Kaliska. Tramwaj nie był zatłoczony. Przechodzę na przystanek autobusowy i podjeżdżają 3 autobusy. Dzisiaj wybrałem zamiast 98, 86. Autobus był zatłoczony, bo były godziny szczytu. Wszystkim udało się wsiąść. Na podstawie moich doświadczeń z pierwszych dni remontu uważam, że da się pewne rzeczy poprawić. Uważam, że warto zwiększyć intensywność kursowania linii 98. Poprę stanowisko, gdyż uważam, że łodzianie zasługują na lepszą komunikację miejską".

Wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień przedstawił stanowisko Prezydenta Miasta mówiąc: „Nie ma takiego łodzianina, który nie podpisze się pod uchwałą, która mówi, żeby komunikacja była lepsza. Sam jak najbardziej popieram tego typu uchwały. Zaskoczył mnie p. P. Adamczyk swoim stwierdzeniem, że „nie wie i nie zna się" skoro jest członkiem Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej. Myślę, że doskonale zna się na budżecie i na tym, gdzie są pieniądze i z czego można je „zdjąć". Uchwała mówiąca o tym, by komunikacja była bardziej komfortowa jest godna poparcia. Liczę na to, że p. P. Adamczyk kokietując nas swoją niewiedzą na temat finansów Miasta rzetelnie włączy się w proces poszukiwania pieniędzy. Każdy, kto znajdzie jakikolwiek grosz w budżecie, który mógłby być przeznaczony na poprawę warunków komunikacyjnych, jest mile widziany. Wydawanie oświadczenie bez wskazania źródła finansowania i przerzucanie na Prezydenta Miasta realizacji swoich jakże istotnych i chwalebnych pomysłów, wydaje mi się dziwną konstrukcją. Tego typu uchwały w okresie wyborczym będziemy mnożyć do skutku. Czy to było istotą i sensem naszej dyskusji? Prezes Z. Pater przyjął harmonogram realizacji inwestycji zdając sobie sprawę, że jest w Polsce zima. Konstrukcje, roboty trwają zimą. Nie będziemy lać asfaltu przy temperaturze – 20 stopni. W okresie zimowym nie są planowane prace, których nie planuje się na okres zimowy. Czasem obniżona temperatura sprzyja robotom ziemnym. Proszę nie roztaczać obrazu, że zaczynamy prace nie zdając sobie sprawy, że nadchodzi zima. Zdajemy sobie sprawę z tego faktu. Harmonogram to uwzględnia. Możemy sobie także wyobrazić taką zimę, która uniemożliwi jakiekolwiek funkcjonowanie. Na szczęście prognozy i dane historyczne na to nie wskazują. Uchwała jest zasadna pod warunkiem wskazania, jakie obszary finansowania Miasta mogą służyć do finansowania tego programu. W przeciwnym wypadku możemy ją uznać wyłącznie za deklarację ideową".

Dyskusję podsumował **radny p. Piotr Adamczyk** mówiąc: „Widzę, że jest duża chęć, by z tej sprawy uczynić manifest polityczny. Jedynym celem uchwały jest chęć polepszenia komunikacji. Proszę Pana Prezydenta, by udał się w godzinach szczytu porannego na linię tramwajową nr 2 i posłuchał, co mówią łodzianie i spróbował dostać się do tramwaju. Żeby sprawdził, czy to są godne warunki przemieszczania się do pracy. Wtedy zrozumie Pan sens uchwały. W formie autopoprawki przyjmuję propozycję radnych p. H. Czyżewskiego, J. Budzińskiej, W. Rosseta w następującym brzmieniu: „§ 3 Rada Miejska w Łodzi przeprasza mieszkańców Łodzi za utrudnienia komunikacyjne powstałe przy realizacji

wielkich łódzkich inwestycji infrastrukturalnych prowadzonych przez UMŁ". Pozostałe zostały odczytane i przyjmuję je w formie autopoprawki".

W dalszej kolejności **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Krzysztof Stasiak** poddał pod głosowanie projekt uchwały w przedmiotowej sprawie opisany w druku BRM nr 149/2013 wraz z autopoprawkami.

Przy **29** głosach **„za"**, **braku** głosów **„przeciwnych"** oraz **„wstrzymujących się"** Rada Miejska **podjęła** uchwałę Nr **LXXI/1497/13** stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie dostosowania lokalnego transportu zbiorowego do potrzeb i wymagań łodzian, która stanowi **załącznik nr 26** do protokołu.
Wydruk z głosowania elektronicznego zamieszczony jest poniżej.

Wyniki głosowania jawnego imiennego nad punktem:

8A. Rozpatrzenie projektu uchwały stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie dostosowania lokalnego transportu zbiorowego do potrzeb i wymagań Łodzian - druk BRM nr 149/2013 wraz z autopoprawkami.

Wyniki zapisano dnia: 2013-10-09, 17:55

Lp.	Imię i nazwisko	ZA	PRZECIW	WSTRZYMANY
1.	Adamczyk Piotr	X		
2.	Balcerek Jerzy	X		
3.	Bartczak Elżbieta	X		
4.	Bartosiak Małgorzata	X		
5.	Berger Jarosław	X		
6.	Bliźniuk Paweł	X		
7.	Boberska Iwona	X		
8.	Bogacz Mariusz	X		
9.	Budzińska Joanna	X		
10.	Czyżewski Henryk	X		
11.	Jędrzejczak Bożenna	X		
12.	Kluska Kazimierz	X		
13.	Kopcińska Joanna	X		
14.	Magin Łukasz	X		
15.	Majchrzak Ewa	X		
16.	Matuszak Grzegorz	X		
17.	Michalik Marek	X		
18.	Mędrzak Jan	X		
19.	Niewiadomska-Cudak Małgorzata	X		
20.	Niziołek-Janiak Urszula	X		
21.	Parulska Magdalena	X		
22.	Rosset Witold	X		
23.	Stasiak Krzysztof	X		
24.	Telatycki Czesław	X		
25.	Tumiłowicz Jarosław	X		
26.	Tylman Sebastian	X		
27.	Walasek Mateusz	X		
28.	Wieczorek Adam	X		
29.	Zewald Wiesława	X		
Wyniki głosowania:		**29**	**0**	**0**

Osoby obecne, które nie głosowały:

Lp.	Imię i nazwisko	NIE GŁOSOWAŁEM/GŁOSOWAŁAM
1.	Hubert Bogusław	X
2.	Rakowski Maciej	X
Razem:		**2**

Ad pkt 8b - Rozpatrzenie projektu uchwały stanowisko w sprawie zmiany umiejscowienia zaplecza budowy trasy W-Z – druk BRM nr 148/2013.

W imieniu projektodawców projekt uchwały przedstawił **przewodniczący Klubu Radnych Łódź 2020 p. Łukasz Magin** mówiąc: „Dziękuję radnym, którzy podpisali się pod wnioskiem o zwołanie nadzwyczajnej sesji na zgodę na wprowadzenie przedmiotowego projektu uchwały do porządku obrad. Stanowisko to pokłosie wczorajszego spotkania, które odbyło się u Przewodniczącej Rady Miejskiej. Zaproszeni zostali przedsiębiorcy prowadzący działalność w okolicach parkingu miejskiego przy al. Piłsudskiego naprzeciwko Centralu II. Przedsiębiorcy zgłosili się do nas zaniepokojeni swoją sytuacją i bezpieczeństwem prowadzenia swoich biznesów na czas trwania wielkiej inwestycji, jaką jest budowa trasy W-Z. Sama budowa jest dla nich dużą uciążliwością. Zupełnie przypadkowo z doniesień medialnych dowiedzieli się, że poza pracami budowalnymi Miasto planuje dla nich dodatkową niespodziankę w postaci umiejscowienia zaplecza budowy na parkingu. Mówimy o parkingu maszyn budowalnych i zapleczu socjalnym dla pracowników budowy, które być może będzie miało charakter konstrukcji piętrowej. Doprowadzi to do absolutnego zasłonięcia punktów handlowych i usługowych i spowoduje dodatkowe straty dla przedsiębiorców. Rada Miejska powinna uznać, że zagrożenia te nie są wydumane. Wynikają z opinii ludzi, którzy tam prowadzą działalność gospodarczą. Celem uchwały jest także wyrażenie ubolewania, że lokalizacja parkingu nie podlegała konsultacjom społecznym. Wyrażamy oburzenie, że przedsiębiorcy nie tylko zostali przez Miasto skonsultowani, ale też nie zostali poinformowani o zamiarach, które ma wobec nich Miasto. Dzisiejsza deklaracja dyr. G. Nity, że będą się odbywały z nimi rozmowy od 15 października br. jest dla mnie żadną informacją. Na wczorajszym spotkaniu przedstawiciel ZDiT naczelnik S. Mikołajczyk poinformował nas, że w perspektywie połowy miesiąca zacznie się budowanie zaplecza budowy. Zakładam, że dyr. G. Nita będzie chciał informować mieszkańców o tym, co sami będą w stanie zobaczyć z własnych okien. Dla mnie jest niedopuszczalne, że urzędnicy ZDiT w imieniu Prezydenta Miasta podejmują decyzje nie zwracając uwagi na interesy ekonomiczne 60 podmiotów, które prowadza tam działalność. Na spotkaniach padały jasne i wyraźne deklaracje, że decyzja była podejmowana na skutek wskazania tego miejsca przez wykonawcę robót budowalnych. To miejsce z punktu widzenia wykonawcy jest idealne. Oczekujemy, że Miasto dokona prawidłowych analiz innych wariantów lokalizacji zaplecza budowy. Powinno to być zrobione kilka miesięcy temu. Oczekuję, że do 16 października ktoś podejmie decyzję, że zaplecze budowy trzeba umiejscowić gdzieś indziej. Jeżeli uchwała zostanie podjęta, to będę wnioskował o to, żeby odpowiednia informacja na temat realizacji tego stanowiska przez Prezydenta Miasta znalazła się w porządku obrad sesji w dniu 16 października”.

Następnie przystąpiono **do fazy pytań**.

Radny p. Henryk Czyżewski zapytał: „Czy Państwa propozycja nie spowoduje utrudnień w ruchu komunikacji zbiorowej?”.

Odpowiedzi w imieniu projektodawców udzielił **radny, p. Łukasz Magin,** który powiedział m.in.: „Zarówno w kontaktach z Zarządem Dróg i Transportu sami zainteresowani przedsiębiorcy, jak i radni w ramach składanych wcześniej interpelacji proponowali rozważenie co najmniej trzech lokalizacji. Jedna z punktu widzenia bezpośredniej bliskości wydaje się najbardziej logiczna. Dotyczy ona przeniesienia parku maszyn do drugą stronę ul. Sienkiewicza tj. na parking miejski, gdzie pobierane są opłaty parkingowe. Swoją wielkością odpowiada parkingowi znajdującemu się przed Urzędem Marszałkowskim”.

Uzupełnienia powyższej odpowiedzi dokonała **radna, p. Iwona Boberska**, która powiedziała m.in.: „Podkreślenia wymaga fakt, że nie zostały sporządzone analizy dla innych miejsc. Zarząd Dróg i Transportu brał jedynie pod uwagę miejsce to, o którym jest mowa. W dniu wczorajszym prosiliśmy o przedstawienie analiz, których do chwili obecnej nie otrzymaliśmy".

Wobec braku dalszych pytań, opinii komisji, stanowisk klubowych oraz głosów w dyskusji indywidualnej ze strony Prezydenta Miasta głos zabrał **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień**, który powiedział m.in.: „Zaplecze placu budowy ulokowane jest w miejscu, w którym takie zaplecze już kiedyś było, ale w mniejszym zakresie. Zakres tego zaplecza w stosunku do wszystkich pierwotnych propozycji jest zawężony do absolutnie niezbędnego minimum. Pojawiały się głosy, że zasłonięty zostanie cały obszar Centralu, co nie jest prawdą. Pojawiały się również głosy, że uniemożliwiona zostanie komunikacja piesza i rowerowa, co także nie jest prawdą. Ponadto były głosy braku dojazdu komunikacji samochodowej, co okazało się również nieprawdą. Jeżeli uważacie Państwo, że takie zaplecze placu budowy jest przewymiarowane i oderwane od realiów budowy, to prosiłbym o wskazanie innego miejsca, które spełnia wszystkie kryteria. Nie jest prawdą, iż nie było analizy wszystkich zgłoszonych miejsc do potencjalnego zaplecza budowy. Wykonawca wszystkie je przeanalizował. Na sali obrad obecny jest prezes Firmy Mosty - Łódź, aby odpowiedzieć na wszystkie szczegółowe pytania techniczne. Podstawowym kryterium wyboru takiego miejsca jest bezpieczeństwo. Zaplecze placu bodowy musi znajdować się jak najbliżej budowy i największym możliwym zredukowaniem wszelkiej komunikacji z użyciem przestrzeni publicznej. Ponadto zaplecze musi w sposób kompleksowy zostać odgrodzone od reszty, stanowiąc zwarty obszar zabudowy. Zaplecze musi również zapewnić obsługę placu budowy. Wszystkie zgłoszone lokalizacje posiadały wady i nie spełniały powyższych kryteriów. Przedstawiona propozycja jest lokalizacją optymalną i najbezpieczniejszą. Wydaje się, że nie narusza ona interesów wszystkich prowadzących w tamtym miejscu działalność gospodarczą na tyle, na ile może nie naruszać w sytuacji prowadzenia tak dużej inwestycji. Jeżeli chodzi o zapewnienie ruchu samochodowego, to widoczna jest przestrzeń parkingu, wjazdu i wyjazdu z parkingu. Jeżeli chodzi o zapewnienie ruchu pieszego i ruchu rowerowego /objazdu/ istnieje przejście pomiędzy ścianą domu a ogrodzeniem placu budowy. Jeżeli chodzi o separację od przestrzeni publicznej, która jest dedykowana innemu rodzajowi komunikacji, to wszystkie kryteria zostały zapewnione. Nawiązując do przedmiotowego projektu uchwały sformułowanie „realne zagrożenie" oznacza wskazanie określonego rodzaju szkody, jaką poniosą mieszkańcy Łodzi z tytułu określonego zorganizowania placu budowy, braku dostępności, braku ekspozycji, braku możliwości dojazdu, braku możliwości dojazdu pojazdów specjalnych w wypadku pożaru lub sytuacji zagrożenia życia i zdrowia. A przecież tak naprawdę te zagrożenia nie występują. Dlatego też nie rozumiem obawy przedsiębiorców. Normalną sytuacją jest, że w przypadku tak dużej budowy każdy prowadzący działalność gospodarczą zastanawia się, czy jego interesy będą ograniczone? Należy jednak zwrócić uwagę, że w przedmiotowej sprawie dostęp do całej przestrzeni został zachowany. Wysokość kontenera będzie wyniosła 2 * 2,91, co nie będzie zagrażało ścianie, na której umieszczona jest reklama wielkoformatowa oraz ekspozycji reklamowej podmiotów znajdujących się w okolicy. Zatem, jakie jest realne zagrożenie dla kontynuowania działalności? My takiego realnego zagrożenia nie widzimy. Jeżeli chodzi o kolejne użyte w przedmiotowym stanowisku sformułowanie „Rada Miejska oczekuje od Prezydenta Miasta przeanalizowania alternatywnych lokalizacji", chciałbym podkreślić, iż Zarząd Dróg i Transportu na podstawie przedstawionych ze strony wykonawcy dokumentów przeprowadził taką analizę. Z wyników tej analizy wynika, że jest to miejsce o charakterze optymalnym z punktu widzenia bezpieczeństwa. Wobec powyższego nie istnieją żadne realne podstawy do podejmowania

przedmiotowego projektu uchwały, ponieważ nie ma realnego zagrożenia. Zatem trudno ze strony Prezydenta Miasta wyrazić dla takiego projektu uchwały jakiekolwiek poparcie".

W imieniu wnioskodawców podsumowania dyskusji dokonał **radny, p. Łukasz Magin**, który powiedział m.in.: „Urząd Miasta, Zarząd Dróg i Transportu a w dniu dzisiejszym wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień próbują robić z radnych oraz z przedsiębiorców działających w okolicach trasy W – Z „idiotów". Przedstawione na wczorajszym spotkaniu u Pani Przewodniczącej Rady Miejskiej zdjęcie przedstawia zaplecze placu budowy daleko większe niż zostało zaprezentowane w dniu dzisiejszym. W związku z tym można zadać pytanie, jak przygotowanych urzędników, Prezydent Miasta wysyła na spotkania z zainteresowanymi danym problemem obywatelami? Dalej będę twierdził, iż zaplecze placu budowy jest dla przedsiębiorców jak najbardziej realnym zagrożeniem. Nie zmienia się nic w zakresie bliskości pomiędzy kontenerami i ogrodzeniem parkingu a kamienicą, która znajduje się na rogu ulic Piotrkowskiej i al. Piłsudskiego. To jest około 5 metrów szerokości i wysokości /wysokość kontenerów/. Zatem Urząd Miasta stworzył dla przedsiębiorców idealną „bramę Miasta". Nie powiedziałem w dniu dzisiejszym niczego, co nie padło na wczorajszym spotkaniu. Przepytywany przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu powiedział, że analiz co do innych lokalizacji parkingu nie było. Dopiero na dzień dzisiejszy miały zostać wykonane takie pisemne analizy SWOT i przedstawione na sesji Rady Miejskiej. Na zakończenie wypowiedzi chciałbym zaapelować o poparcie przedmiotowego projektu uchwały, ponieważ sprawa możliwości funkcjonowania przedsiębiorców i ich przyszłości na terenie nie została załatwiona przez Urząd Miasta. Zaprezentowana na dzisiejszej sesji propozycja nie załatwia do końca głównego tematu możliwości swobodnego i atrakcyjnego dojścia do punktów usługowych i handlowych ze strony osób spacerujących ul. Piotrkowską".

Uzupełnienia powyższej wypowiedzi dokonała **radna, p. Iwona Boberska**, która powiedziała m.in.: „W swojej wypowiedzi wiceprezydent Miasta p. R. Stępień przemiennie mówił o pojęciach zagrożeń hipotetycznych i realnych. Dla wnioskodawców zagrożenie bankructwa 60 firm jest zagrożeniem zarówno hipotetycznym, jak i realnym, ale najwyraźniej dla wiceprezydenta Miasta p. Radosława Stępnia chyba nie jest".

Ad vocem głos zabrał **wiceprezydent Miasta p. Radosław Stępień**, który powiedział m.in.: „Trzymajmy się tego, co zostało zawarte w zaproszeniu na dzisiejszą sesję Rady Miejskiej. Gdyby radny p. Ł. Magin zadał sobie trud i poinformował o istnieniu przedmiotowego projektu uchwały i propozycji wprowadzenia do porządku obrad sesji, to otrzymałby zaprezentowany przed chwilą materiał. Na sesji mieliśmy rozmawiać o komunikacji. W związku z powyższym nie były przedmiotem żadnego spotkania ani żadnej dyskusji korekty, które zostały wprowadzone na bardzo pierwotnych dokumentach. Nie ma w sprawie ani złej woli ani chęci robienia z kogokolwiek czegokolwiek. Prowadzona jest permanentna praca nad doskonaleniem zaplecza placu budowy, aby było ono najmniej uciążliwe. Gdyby przed zgłoszeniem przedmiotowego projektu uchwały przeprowadzona była z przedstawicielami Prezydenta Miasta jakakolwiek dyskusja, czy konsultacje przekazana byłaby prezentacja, jaka została przedstawiona na sesji. W związku z powyższym chciałbym podkreślić, iż została zgłoszona chęć dopracowania zakresu placu budowy zmniejszając go. Nie było okazji przygotowania stosownej dokumentacji, ponieważ przedmiotowy projekt uchwały ukazał się dopiero w trybie nagłym na sesji Rady Miejskiej".

Następnie wobec braku propozycji Komisji Uchwał i Wniosków **prowadzący obrady, wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Krzysztof Stasiak** poddał pod głosowanie projekt uchwały opisany w druku BRM nr 148/2013 wraz z autopoprawką.

Przy **18** głosach **„za”**, **11** głosach **„przeciwnych”** oraz **braku** głosów **„wstrzymujących się”** Rada Miejska **podjęła** uchwałę **Nr LXXI/1498/13** stanowisko w sprawie zmiany umiejscowienia zaplecza budowy trasy W-Z, która stanowi **załącznik nr 27** do protokołu.
Wynik głosowania elektronicznego zamieszczony jest poniżej.

Wyniki głosowania jawnego imiennego nad punktem:

8B. Rozpatrzenie projektu uchwały stanowisko w sprawie zmiany umiejscowienia zaplecza budowy trasy W-Z - druk BRM nr 148/2013 wraz z autopoprawką.

Wyniki zapisano dnia: 2013-10-09, 18:21

Lp.	Imię i nazwisko	ZA	PRZECIW	WSTRZYMANY
1.	Adamczyk Piotr	X		
2.	Balcerek Jerzy	X		
3.	Bartczak Elżbieta		X	
4.	Bartosiak Małgorzata		X	
5.	Berger Jarosław	X		
6.	Bliźniuk Paweł		X	
7.	Boberska Iwona	X		
8.	Borkowski Jacek	X		
9.	Czyżewski Henryk		X	
10.	Jędrzejczak Bożenna	X		
11.	Kluska Kazimierz	X		
12.	Kopcińska Joanna	X		
13.	Magin Łukasz	X		
14.	Majchrzak Ewa	X		
15.	Matuszak Grzegorz	X		
16.	Michalik Marek	X		
17.	Mędrzak Jan		X	
18.	Niewiadomska-Cudak Małgorzata	X		
19.	Niziołek-Janiak Urszula		X	
20.	Parulska Magdalena		X	
21.	Rakowski Maciej	X		
22.	Rosset Witold	X		
23.	Stasiak Krzysztof	X		
24.	Telatycki Czesław		X	
25.	Tumiłowicz Jarosław		X	
26.	Tylman Sebastian	X		
27.	Walasek Mateusz		X	
28.	Wieczorek Adam		X	
29.	Zewald Wiesława	X		
Wyniki głosowania:		**18**	**11**	**0**

Osoby obecne, które nie głosowały:

Lp.	Imię i nazwisko	NIE GŁOSOWAŁEM/GŁOSOWAŁAM
1.	Bogacz Mariusz	X
2.	Hubert Bogusław	X
Razem:		**2**

Ad pkt 9 - Sprawozdania z wykonania uchwał Rady Miejskiej w Łodzi i z działalności Prezydenta Miasta Łodzi w okresie między sesjami.

Sprawozdanie z wykonania uchwał Rady Miejskiej w Łodzi podjętych **podczas obrad LXVIII sesji w dniu 11 września 2013 r. oraz LXIX sesji w dniu 12 września 2013 r.** stanowi **załącznik nr 28** do protokołu.

Sprawozdanie z działalności Prezydenta Miasta Łodzi w okresie między sesjami tj. od 24 września do 7 października 2013 r. stanowi **załącznik nr 29** do protokołu.

Ad pkt 10 - Sprawozdanie z działalności Przewodniczącego Rady Miejskiej w Łodzi w okresie między sesjami.

Sprawozdanie z działalności Przewodniczącej Rady Miejskiej w okresie między sesjami stanowi **załącznik nr 30** do protokołu.

Ad pkt 11 - Zapytania i wolne wnioski.

Radny p. Łukasz Magin powiedział: „Odnosząc się do wypowiedzi wiceprezydenta Miasta p. R. Stępnia chciałbym powiedzieć, że należy sobie zadać pytanie, czy był przygotowany do punktu 8b porządku obrad, czy też nie? Skoro nie był przygotowany a punkt był dla niego zaskoczeniem, to jak to się stało, iż prezentacja zdjęcia dot. zakresu zaplecza placu budowy od wczorajszego popołudnia diametralnie zmieniła swój wygląd? Zakładam jednak, że Wiceprezydent Miasta uzyskał informację od pracownika, którego delegował na wczorajsze spotkanie do Pani Przewodniczącej Rady Miejskiej, którego wszyscy prosili o przygotowanie stosownych analiz i przekazanie odpowiednim zwierzchnikom, iż sprawa dot. parkingu maszyn będzie przedmiotem zainteresowania radnych na dzisiejszej sesji Rady Miejskiej”

Ad pkt 12 - Zamknięcie sesji.

Wobec zrealizowania porządku obrad, **prowadzący obrady – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Krzysztof Stasiak** zamknął LXXI /nadzwyczajną/ sesję Rady Miejskiej w Łodzi o godz. 18.20, dziękując wszystkim za udział w obradach. Jednocześnie poinformował, iż kolejna sesja Rady Miejskiej odbędzie się 16 października br.