

Protokół nr 24/II/2019

posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 6 lutego 2020 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 7 radnych
obecnych - 6 radnych
nieobecnych - 1 radnych

oraz zaproszeni goście.

Listy obecności stanowią załącznik nr **1 i 2** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla radnych na posiedzenie stanowi załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla gości na posiedzenie stanowi załącznik nr **4** do niniejszego protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołu z dnia 9 stycznia 2020 r.
2. Przyjęcie Sprawozdania z prac Komisji Transportu i Ruchu Drogowego za okres od 16 stycznia do 31 grudnia 2019 r.
3. Przyjęcie Planu pracy na 2020 rok.
4. Informacja na temat postępów realizacji inwestycji: Rokicińska, Rydza Śmigłego i Sienkiewicza
5. Sytuacja finansowa i kadrowa w MPK sp. z o.o.
6. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

III. Przebieg posiedzenia i ustalenia:

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji. Zapytał czy są uwagi do porządku posiedzenia. Zaproponował aby punkt 5 omówić jako punkt 4.

Innych uwag nie zgłoszono.

Poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu: 4 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Ad.1. Przyjęcie protokołu z dnia 9 stycznia 2020 r.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski zapytał czy są uwagi do protokołu, wobec braku uwag poddał pod głosowanie przyjęcia protokołów.

Komisja w głosowaniu: 4 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokoły z dnia 15 i 29 listopada 2019 r., oraz z dnia 4 grudnia 2019 r.

Ad.2. Przyjęcie sprawozdania Komisji Transportu i Ruchu Drogowego okres od 16 stycznia do grudnia 2019 roku.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski zapytał czy są uwagi do zaproponowanego sprawozdania, wobec braku uwag poddał pod głosowanie jego przyjęcie.

Komisja w głosowaniu: 4 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła sprawozdanie.

Ad.3. Przyjęcie Planu pracy Komisji na rok 2020.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski zapytał czy są uwagi do zaproponowanego planu pracy komisji na 2020 rok, wobec braku uwag poddał pod głosowanie jego przyjęcie.

Komisja w głosowaniu: 4 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła plan pracy.

Ad.4. Sytuacja finansowa i kadrowa w MPK sp. z o.o.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „wprowadziłem ten punkt w związku z referendum strajkowym i akcją, którą rozpoczął związek zawodowy Solidarność w spółce Miejskiej, proszę pana prezesa o informację na temat sytuacji finansowej, kadrowej oraz na jakim etapie są negocjacje?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „witam serdecznie, w sierpniu związki zawodowe zwróciły się do zarządu z prośbą o wzrost wynagrodzeń od 1 stycznia 2020 roku, na poziomie 3 zł godzinowo, 504 zł miesięcznie. Od sierpnia trwają rozmowy, te rozmowy niestety nie przynoszą jak do tej pory efektu zadowalającego dwie strony. W październiku weszliśmy w spór zbiorowy, w połowie stycznia spisaliśmy protokół rozbieżności. W chwili obecnej jesteśmy na etapie oczekiwania na mediatora. Wczoraj zakończyło się referendum

strajkowe, wyniki 2210 osób opowiedziało się za stanowiskiem związków zawodowych w sprawie podwyżki o 3 zł, do strajku włącznie tak brzmiało pytanie, 24 osoby były przeciwne takiemu rozwojowi wydarzeń. W dniu 13 lutego br., odbędzie się kolejne spotkanie ze związkami zawodowymi, pewnie jeszcze tego dnia nie będziemy mieli mediatora, tak jak wszystkie rozwiązywania sporów wskazują. Kolejnym etapem jest mediator, myślę, że pojawi się w drugiej połowie lutego, także kolejne rozmowy będziemy prowadzić z udziałem mediatora. Jeżeli chodzi o to, co piszą w prasie i ogólnym przekazie groźba strajku ostrzegawczego. Z rozmów z przedstawicielami związków zawodowych na razie taki termin nie został wyznaczony, związki traktują to, jako ostateczność. W najbliższym czasie taka sytuacja nam nie grozi. Jeżeli chodzi o negocjacje, to, że nie doszliśmy do porozumienia ze związkami wynika głównie z sytuacji finansowej spółki i sytuacji finansowej Miasta. To, co dysponujemy w ramach zatwierdzonego planu rzeczowo finansowego nie pozwala nam na spełnienie tych oczekiwań strony związków”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „czego państwo oczekujecie, w mediach pojawiają się różne informacje o dopłacie?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o: „jak państwo wiecie, my jesteśmy rozliczani na podstawie kwoty rekompensaty. Nie ukrywam, że zapis w budżecie Miasta nie pokrywa planowanej przez nas kwoty rekompensaty, tu jest jeden problem. Drugi problem to roszczenia te, które są przedstawiane przez związki zawodowe to jest dodatkowe 28-30 mln zł. Na to dzisiaj spółkę nie stać, a w zasadzie nie stać miasto na zwiększenie rekompensaty o tą kwotę”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „pojawiała się w obiegu medialnym suma 60 mln. zł na początku marca, że miasto może przekierować”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o: „taka kwota rzeczywiście padła z ust skarbnika, tylko, że to jeszcze jest kwota nie wystarczająca dlatego, że oprócz tych zagadnień związanych z bieżącą rekompensatą mamy również nazwałbym to konflikt z bankiem, który nas kredytuje. Wstrzymał nam emisje kolejnych obligacji na dokończenie inwestycji na Limanowskiego. Spór polega na tym, że bank wymaga od nas tak zwanej luki budżetowej, czyli to co jest nierozliczone z miastem na poziomie nie większym niż 120 ml. Zł i nowego planu, tzw. Wieloletniego planu finansowego, który pokazywał, że w kolejnych latach umowy powierzenia miasto jest zdolne realizować wydatki na komunikację miejską. Do końca czerwca mamy przesunięty sposób rozliczenia tej luki i pokazania zmiany w WPF, na razie, ponieważ nie mamy zamkniętej rekompensaty za 2019 rok, nie prowadzimy żadnych rozmów

z bankiem, ale pewnie w miesiącu marcu będziemy musieli się zmierzyć z wymaganiami banku. Te wymagania banku powodują to, że kwota, którą powinniśmy przekazać do spółki jest w granicach 110 mln zł”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „a sytuacja kadrowa?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „sytuacja kadrowa jest praktycznie niezmiennie od jakiegoś czasu, troszeczkę nam się, brzydko mówiąc, odkorkowała sprawa kursów na prowadzących tramwaje i prowadzących autobusy. Od 1 czerwca wprowadziliśmy zasady, że kurs jest darmowy, pracownik podpisuje zobowiązanie, że w ciągu 3 lat nie zwolni się, w jakiś sposób odpracuje. Do tej pory wszyscy kursanci nowo przyjęci musieli w ciągu 3 lat spłacić ten kurs – kwota 6-7 tys. zł i było to jakieś ograniczenie dla niektórych i nie mogliśmy ich pozyskać. Dzisiaj nie mówię, że to, co do nas wpływa, jeśli chodzi o wnioski zaspakajania naszej potrzeby, ale w porównaniu z końcem tamtego roku widzimy postęp”.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Bartosz Domaszewicz: „, czy spółka przymierz Asię do pojazdów autonomicznych, w kontekście tramwajów szczególnie. Wiem, że takie testy prowadzone są w Krakowie i taki model tramwaju opracował. Zdaje sobie sprawę, że to nie jest projekt ani perspektywa roku, a może najbliższych dwóch , ale czy jest to brane pod uwagę?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „sam zakup przez spółkę tramwaju autonomicznego myślę, że to nie jest kwestia ile on będzie kosztował, należy pamiętać o tym, że tramwaj autonomiczny to nie jest tramwaj, jako sam tramwaj tylko wymagania infrastruktury z tym związane. Myślę, żeby wymagały dużych nakładów ze strony Miasta i to na pewno w najbliższych 5 latach problemu nie rozwiąże. Nie będziemy w stanie w ciągu 5 lat uruchomić w pełni autonomicznego tramwaju, bo o autobusie to myślę, że musimy długo pomyśleć. W pierwszej kolejności możemy liczyć, że za parę lat przy modernizacji infrastruktury będziemy mogli sobie pozwolić na wprowadzenie tramwaju autonomicznego. To co pokazał Kraków, nocna jazda jest pięknym zadaniem inżynierskim. Natomiast praktyka myślę, że będzie wymagała jeszcze paru lat dochodzenia, abyśmy mogli stworzyć przede wszystkim infrastrukturę przede wszystkim, a sam tramwaj dobudowanie ten element, który wyklucza prowadzącego nie jest już wielkim wyzwaniem?”

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Bartosz Domaszewicz: „czy pan prezes ma taką wiedzę, że jednostki Miasta Łodzi, które odpowiadają za projektowanie tej infrastruktury w ogóle w perspektywie czasu biorą pod uwagę takie wymagania, które są konieczne do

wprowadzenia tego typu pojazdu, czy to jest konsultowane ze spółką, jakie wymagania infrastrukturalne są konieczne. Jak wiemy dobrze, te inwestycje są planowane na dużo wcześniej, realizowane przez wiele lat i mówimy o planach strategicznych, a nie rozwiązaniu docelowym ?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o: „wszystkie planowane inwestycje niestety w większości są niestety albo odcinkiem trasy, czyli wykluczają możliwość, a te wszystkie odcinki, które są w ramach tego tramwaju dla Łodzi nie są całkowitymi odcinkami. Jedynym z mojego punktu widzenia należałoby rozważać to jest trasa WZ, która była już zrobiona i myślę, że byłaby najłatwiejsza do zaadoptowania tego pomysłu. Tu należy patrzeć pod kątem nie tego, że będziemy sobie na tych odcinkach typu Legionów czy Wojska Polskiego, inwestowali, możemy myśleć, aby pewne założenia patrząc na to jak się dziś buduje po trasie WZ, to potem przy tej infrastrukturze dobudowania czegoś tam, w nowych projektach będzie można zdecydowanie łatwiej do tego dojść. Jeżeli rozmawiamy, to myślę, że powinniśmy myśleć w perspektywie trasy WZ. To jest najlepsze miejsce, aby tam na tym odcinku zrobić autonomiczny tramwaj. Oczywiście powstaje problem, jak tym tramwajem dojechać do zajezdni Telefonicznej”.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej p. Bartosz Domaszewicz: „dobrze, ja tylko zwracam uwagę, że gdzieś tam w tych rozważaniach, jeśli chodzi o infrastrukturę tramwajową, komisja nadzoruje postęp prac i kolejnych planów, dlatego chce na to zwrócić uwagę, abyśmy to już uwzględniali”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „, ja się odniosę do tych dwóch punktów. Zacznę od tego prostszego, czyli tramwaje autonomiczne. Tramwaje autonomiczne w chwili obecnej są w fazach koncepcyjnych w wielu krajach. Nie ma żadnych dokumentów, które pozwalałyby użytkować te tramwaje. Nie ma żadnych wytycznych ani żadnych standardów, które by regulowały, jakie urządzenia miałyby być instalowane. Oczywiście w wielu miejscach na budowanych trasach będą pojawiać się pętle indukcyjne, które pozwolą na wykrywanie tramwajów, stricte standardów, które byłyby opatentowane czy wdrożone, czy przeszły badania urzędu dozoru technicznego nie ma. Niemniej jednak na pewno jest to przyszłość ale zgadzam się z prezesem to jest 5-10 lat do przodu. Nie wiemy jaka za te 5-10 lat będzie technologia. Koszty wdrożenia mogą być zrekompensowane niższymi kosztami wynagrodzeń. Uważam, że pieniądze mogą się na to znaleźć tylko jest kwestia technologii. Należy pamiętać o tym, że ten zawód prowadzących nie jest zawodem, który przyciąga wielu młodych ludzi, to będzie konieczność. Zaczęli od tego Niemcy, firma

simens, która 2-3 lata temu na targach w Berlinie i Poczdamie pokazywała dziennikarzom autonomiczny tramwaj. Mamy już systemy autonomicznego metra czy kolei lotniskowych, ta branża zapewne będzie się rozwijać. Jeżeli chodzi o kwestie finansowe, bo to jest najważniejsza sprawa, rozliczenie roku 2019 tak jak dzieje się to w każdym roku, zostanie rozliczony po audycie, który jest zamykany po 30 marca. Tak jest zapisane w umowie powierzenia, że po wykonaniu audytu są wystawione faktury i za ostatni kwartał środki na rozliczenie roku 2019 są, ten rok zostanie rozliczony tak jak zawsze ma to miejsce. Jeżeli chodzi o środki dodatkowe, które są to pamiętajmy, że nie tylko w pozycjach budżetowych Zarządu Dróg i Transportu, w WPF są środki, ale także znajdują się w Zarządzie Inwestycji Miejskich, z których finansowana jest komunikacja związana z remontami, które prowadzone są na terenie Miasta. Są też środki do kapitalizowania w Biurze Nadzoru Właścielskiego. Dodatkowo była mowa o środkach, ze środków wolnych, które miały być przekazane do MPK. Należy pamiętać o jednym elemencie o vat, który odzyskujemy, ponieważ płacimy faktury brutto, VAT później odzyskujemy to jest kwota około 30 mln zł. VAT ponownie trafia, aby opłacić faktury. W związku z tym, ten cel, o którym mówił Prezes mamy policzony, mamy wskazane źródła finansowania MPK, także mamy informację jakby ile będzie trzeba tych środków w roku 2019, żeby ten budżet w zupełności spiąć. W porównaniu do kosztów, te koszty są przewidywalne jeżeli bierzemy pod uwagę układ zbiorowy w prac, w którym są zagwarantowane coroczne podwyżki i koszt MPK w większości przypadków rosną z roku na rok z tytułu układu zbiorowego pracy i wzrostu wynagrodzeń oraz innych okoliczności, które się wiążą prądu, amortyzacji, o którym wielokrotnie mówiłem. Budżet i WPF zawiera pewne pozycje waloryzacyjne, natomiast zgłosiliśmy do Skarbnika kwotę środków, jaka jeszcze będzie potrzebna, aby ten budżet zrównoważyć.

Radny p. Mateusz Walasek: „jaka jest suma oczekiwań płacowych?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „28 – 30 mln zł.

Radny p. Mateusz Walasek: „czy to już uwzględnia w mechanizmie wzrostowym, o którym mówił pan dyrektor, czy to jest coś ponadto?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „poprzednie porozumienie płacowe, które zawarliśmy w grudniu tamtego roku, było rozłożone na 3 etapy. Pierwszy etap w styczniu, drugi etap wzrost premii, trzeci etap to był ostatni kwartał premia. W związku z tym tak naprawdę ta ostatnia znacząca część, znaczącą kwotą na rok 2020. Chcąc zachować wymagania wynikające z układu zbiorowego praktycznie nie robiąc już nic, nie robiąc żadnej

podwyżki mamy wyłącznie 3 mln zł gotówki. To jest niewielka kwota, dlatego mówimy pomiędzy 28-30 mln zł dodatkowego zasilenia pieniędzy”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „czy Państwo zatrudniacie obcokrajowców?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „jeśli chodzi o obcokrajowców, to tylko kierowcy”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „ja mam taką prośbę jakby Pan mógł skierować do Komisji informacje po 13 lutego, po zakończeniu etapu negocjacji. Mam jeszcze pytanie do dyrektora ZDiT czy zarząd przeprowadzał analizę ile powinien kosztować bilet w Łodzi, aby nam się to kalkulowało, najtańszy 20 minutowy?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „bilety pokrywają 30-35% kosztów to naturalnie, teoretycznie powinno o 2/3, o 70% wzrosnąć koszt biletów. Należy pamiętać, że im wyższa cena biletu, tym popyt na bilet może być dużo, dużo mniejszy”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „ostatnio była zmieniana opłata za korzystanie z komunikacji Miejskiej, pojawiły się liczne głosy uzasadnione mieszkańców, że nie zostali o tym fakcie poinformowani. Oczywiście były konferencje, oczywiście w biletomatach te informacje się pojawiły. Natomiast po wejściu do komunikacji Miejskiej nie była żadnej informacji na ten temat, że rosną opłaty, poza tym, że wzrosła opłata karna. Gdy była zmieniana trasa zawsze pojawiały się komunikaty, dlatego w przypadku podwyższenia biletów tych komunikatów nie było. Doda jeszcze, że w poniedziałek czy wtorek byłem w łódzkiej telewizji i dostałem pytanie od redaktora, dlaczego na stronie Miasta ciągle widnieją poprzednia taryfa opłatowa. Nie dowierzałem, wszedłem i faktycznie były różne zakładki, w których stare cenniki widniały ”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu.: „jeżeli miałby być wygłaszany komunikat w każdym pojeździe, co nigdy wcześniej nie było praktykowane to musiałby być wygłaszany, co przystanek. Nie wyobrażam sobie podróży w takich warunkach. Myślę, że liczba wiadomości przekazanych przez media, przez Urząd, przez stronę MPK, która jest najbardziej popularna, przez profile społecznościowe plus wszystkie kanały, które się pojawiły przystanki, które też zostały uzupełnione o nową taryfę, biletomaty, w których można kupić tylko nową taryfę a także bilety, dopłatowe, zostało odpowiednio wyposażone.

Zawsze istnieje próg, że ktoś może się zapomnieć. Informacji na temat podwyżki biletów było bardzo dużo”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „nie sugerowałem, że co przystanek albo choćby czy jest pan dyrektor świadomy jak informujemy o przystankach na żądanie, komunikat pojawia się średnio, co 4-5 przystanków. Myślę, że pod tym względem sugestie mieszkańców są zasadne tak na tle innych rzeczy, które wprowadzamy, ta się nie do końca przebiła. Nie odniósł się pan do strony, a jeszcze we wtorek na stronach urzędu były błędne cenniki i bilety”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „rozumiem, to jest do poprawy, natomiast będę podtrzymywał, że informacji było bardzo dużo na temat zmian cen biletów, dyskusji, komentarzy, było to w każdym serwisach informacyjnych”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „to, co poruszył pan Przewodniczący Marcin Hencz, będziemy chcieli na kolejnym posiedzeniu Komisji poruszyć temat zasad kontroli w łódzkim przewoźniku, ponieważ wpływa do nas coraz więcej kar, ja sam na swoim dyżurze radnego miałem kilka osób, które zwróciły się do mnie ze skargą na sposób wykonania kontroli przez pana pracowników. Nie ukrywam, że chciałbym tą dyskusję rzeczową odbyć. Poproszę, aby na 5 marca br., na planowana komisję przygotować informację dotyczącą zasady kontrolowania biletów. Jeśli chodzi o okres przejściowy, nie dotarła informacja do wszystkich o podwyżce biletów, a sam fakt, że jeszcze dwa dni temu na stronie Urzędu Miasta widniał stary cennik to przypomnę, że my te zmiany wprowadzaliśmy w grudniu, to jest karygodne, jest niedopuszczalne. Mama nadzieję, że do końca tygodnia będzie widniał nowy cennik biletów. Ta sytuacja jest komiczna i stawia nas, jako radnych w sytuacji dziwnej do mieszkańców, gdzie my od nich wymagamy, aby płacili więcej, a oni nie mogą zasięgnąć informacji rzeczowej ze strony, która jest stworzona. Mam jeszcze jedno pytanie do prezesa, będę cały czas drażył ten niedobór kierowców, o którym słyszymy wielokrotnie. Czy MPK nie próbowało szukać z poza granicy osób do pracy, na kontrakty. Takie możliwości są, różne firmy z tego korzystają ”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o: „oczywiście przyglądamy się różnym miastom, doświadczeniom, jakie oni mają z obcokrajowcami, też nie patrzyłbym, że to jest idealny sposób na rozwiązanie problemu. Jedną z barier między innymi, co do osób z Ukrainy, bo o nich mówimy i parę Hindusów. Generalnie mówimy o narodowości Ukrainskiej jest problem półrocznego czasu pracy. Ciężko będzie nam zdobyć pracowników na kontrakty dłuższe. Dla nas półroczny pobyt pracownika to jest pół roku, aby on nauczył się

Miasta, poznał zwyczaje, języka i musi wyjechać. Drugi argument taki jaki w usługach czy budownictwie nie mają z tym takiego problemu, gdyż nie mają, limitowanego czasu pracy. Przy naszych stawkach, przy ograniczonym czasie pracy dla nich taki pobyt roczny czy półroczny nie jest atrakcyjny. Dlatego, że on przyjeżdża na określony czas i chce pracować 24/24. do tego dochodzi problem poznania języka, kontaktu z pasażerem. Przyglądamy się, być może podpiszemy umowę, gdyż prowadzimy z dwoma agencjami, być może na próbę podpiszemy umowę i będziemy się temu przyglądać”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu.: „jeżeli chodzi o temat, jaki Pan poruszył ja chciałbym tylko zasygnalizować, że w przypadku kontroli biletów przed tymi wydarzeniami, które wystąpiły i ze strony organizatora wypada przeprosić, że taka sytuacja miała miejsce. Natomiast długo przed podjęliśmy pewne decyzje i kroki tak, aby zmienić zasady kontroli i to raczej na pewno się zmieni. Byliśmy w kilku miastach, aby zobaczyć jak kontrola się odbywa, jak jest zorganizowana. Rozmawialiśmy z Panem Prezesem i zespołem odpowiedzialnym za kontrole biletów, jak należy to zorganizować. W związku z tym mamy pewne pomysły, będziemy się jeszcze kontaktować z innymi miastami, aby sobie to dopracować. Zmiany w tym zakresie na pewno będą”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o: „sytuacja ostatnio była bogata w pewne wydarzenia, bardzo chętnie spotkamy się z Państwem. Chciałbym zapewnić, potwierdzić, że prowadzimy rozmowy, aby pozmieniać te zasady na tyle abyśmy mogli to bardziej kontrolować. Natomiast chętnie pokażę Państwu drugą stronę medalu pracy kontrolera, bo to nie jest wynik, że nasi kontrolerzy są agresywni i tylko szarpią, biją i wyciągają. Proszę pamiętać o tym, że ten przykład sprzed paru dni pobicia tego chłopca ma tylko jedną stronę tego medalu, gdzie jest efekt, kiedy on uderza, co się dzieje wcześniej...oczywiście nie tłumaczę swoich byłych pracowników, nie powinni się dać sprowokować, ale wielokrotnie kontrolerzy nasi są prowokowani, bici, kopani, gryzieni, szturchani widelcem. I niektórzy jak widać tego nie wytrzymują i zdarzają się nam takie drastyczne sytuacje”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „ja rozumiem, że niektórzy pracownicy mogą być prowokowani, wydaje mi się, że dobrym rozwiązaniem byłyby szkolenia, aby ci pracownicy wiedzieli jak się mają zachować, że na agresję nie należy odpowiadać agresją. Mam propozycje oprócz szkoleń, być może dobrym rozwiązaniem byłoby, aby kontrolerzy biletów posiadali kamery ze sobą i rejestrowali swoje czynności, tak jak jest to w przypadku policjantów. Taki nagrany materiał byłby środkiem dowodowym, jeśli byłyby jakieś sprawy. Mpk miałyby możliwość rejestrowania osób, które jeżdżą bez biletów. To oczywiście

kosztuje natomiast myślę, że takie rozwiązanie rozwiałoby wszelkie wątpliwości i ustaliło stan faktyczny”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „na ten temat będziemy rozmawiali na kolejnej komisji w dniu 5 marca. Na zakończenie dyskusji chciałbym wystąpić z prośbą i przypomnieniem, że przyjęliśmy zmiany w regulaminie przewozu rowerów i wózków w naszym lokalnym transporcie zbiorowym i chciałbym, aby takie informacje o nowych zasadach pojawiły się przed wejściem w życie uchwały i aby takie informacje pojawiały się w dwóch albo trzech językach. Jeśli chcemy być miastem kulturowym to, to jest dobry kierunek. I chciałbym, aby to nie była nalepka wielkości 2 czy 4 biletów, tylko odpowiednio większa, w miejscu, które jest do tego dostosowane. Prośba też o wypracowanie zasad zwrotu za bilet, jeśli osoba opuszczająca pojazd wystąpi z takim wnioskiem. Proszę, aby to było czytelne od początku do końca”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „mamy przykłady z innych miast, jak taki materiał dystrybuować. Ja się odniosę to cennika, cennik będzie zaktualizowany dzisiaj”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „jestem na stronie MPK i tam też jest stary cennik biletów”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „na stronie Urzędu Miasta Łodzi nie ma informacji o bilecie turystycznym”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „jest na stronie MPK”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „wyczytałem dziś w prasie, że CBA dziś było w MPK, o jakie dane porosiło, czy to jest prawdziwa informacja?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „jeśli chodzi o oznakowanie rowerów to damy radę. Obawiam się jednej rzeczy, czy jesteśmy tutaj w stanie dopiąć dość skomplikowane proces zwrotu za bilet. Jeśli chodzi o CBA jak Państwo wiecie w roku 2017 kupiliśmy pierwszy tramwaj na próbę, dzisiaj jesteśmy na poziomie 24 w tym roku sprowadzonych tramwajów z miejscowości Bohum. To jest model NF6D. Zakup został dokonany w trybie zamówień publicznych. Zakupione zostało od spółki Miejskiej, spółka miejska kupiła je również. Pobyt Pastwa z CBA zastanawia mnie gdzie tu jest korupcja, kto komu co mógł dać. Jeśli chodzi o całą historię tego postępowania bodajże w roku 2018 pod koniec wakacji mieliśmy pierwszą wizytę z CBA, potem rok przerwy. W grudniu ponownie pojawiło się CBA zażądało kolejnych dokumentów. Wszystkie dokumenty dotyczą zakupu

doposażenie tych tramwajów. Jak one przyjeżdżają wymagają doposażenia. Przedstawiliśmy wszystkie faktury, wszystkie dokumenty związane z przetargiem, czekamy na efekt. Dlaczego się to pojawiło dzisiaj w prasie to już polityka”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „rozumiem, że także wasze wydatki, jakby nie patrzeć wydatki Miasta są kontrolowane przez różne inne instytucje. Czy na jakimkolwiek etapie w związku z zakupem tych tramwajów były zarzuty, czy negatywne opinie księgowo?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „nie, to był zakup uważam jeden z najlepszych jakiś się zdarzył używanych pojazdów. Przypomnę, że pojazd kosztował od, 50 do 100 tys. euro plus transport, w związku z tym mieścimy się między 500 a 600 tysięcy przy zakupie tramwaju. Nowy tramwaj kosztuje 7-8 mln zł. Nigdy nie było żadnych zastrzeżeń”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski przypomniał, że 5 marca br., odbędzie się posiedzenie komisji, gdzie omówione zostaną zasady kontroli biletów w MPK. (regulaminy, prawa kontrolującego, prawa pasażera) oraz przygotowania kierujących pojazdami do wykonywanego zawodu.

Ad.5. Informacja na temat postępów realizacji inwestycji: Rokicińska, Rydza Śmigłego i Sienkiewicza.

Pan Sebastian Bulak: „widzę, że nikt nie jest zainteresowany, bo zostałem tylko z przewodniczącym, może chwila przerwy?”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „myślę, że osoby, które są zainteresowane tematem pozostały na Sali, ani dyrektor poproszę o wyjaśnienie niekończącej się opowieści czyli inwestycja Rydza Śmigłego, wydłużającą się opowieść Sienkiewicza, nieustające do mnie telefony od mieszkańców Andrzejowa czyli Rokicińska”.

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich.: „jeżeli chodzi o ulicę Rokicińską tutaj nic się nie zmienia, już w ubiegłym roku informowaliśmy, że jest przedłużenie i planujemy zakończenie lipiec 2020 roku. Roboty są kontynuowane, w tym momencie bez przeszkód,. Wykonawca jest na etapie końcowej, robi ostatnie odcinki wodociągu na odcinku od ulicy Gajcego do granic Miasta. Na brakujących odcinkach również, ponieważ tam ruch odbywa się po jednym pasie, na drugim asie trwają prace. Już na odcinkach odbywa się budowa nowej podbudowy jezdni. Czyli ten termin nie jest absolutnie zagrożony. Mam nadzieję, widząc postępy prac jest szansa, że ten termin będzie nawet przyspieszony. Odcinek pierwszy czyli od ulicy Malowniczej do Gajcego jest dopuszczony do ruchu, natomiast cała inwestycja wymaga pozwolenia na użytkowanie stąd odbywa się pod

ostrzeżeniem, że jest to teren budowy. Na całość będziemy uzyskiwali pozwolenia na użytkowanie, nie wykluczone, że może odcinek pierwszy wykonawca uzyska go wcześniej, natomiast jest to decyzja nadzoru czy będzie udzielał etapowego pozwolenia na użytkowanie. Tutaj inwestycja jest kontynuowana w tej chwili bez żadnych przeszkód. Elementem dodatkowym, który zakończy się w terminie jest budowa brakującego wstępnie w projekcie odcinka drogi rowerowej. Czyli od wiaduktu autostradowego do skrzyżowania z ulicą Malowniczą wraz z przejazdami w Malowniczej. Tutaj został zaprojektowany fragment rowerowe, prace trwają, posuwają się do przodu, nie widzimy zagrożenia, aby do połowy roku nie było to gotowe. Właściwa praca na przepuście została wykonana, mamy tam przepust nad strumieniem, nad którym zostanie wybudowany fragment drogi. Jeżeli chodzi o ulicę Rydza Śmigłego ostatnie informacje podawaliśmy w grudniu ubiegłego roku one nie ulegają zmianie. Czyli przesunięcie, o którym informowaliśmy październik 2021 roku, w połowie roku w dalszym ciągu planowane jest przełożenie ruchu z nitki wschodniej na nitkę zachodnią. W tej chwili wykonawca stawia oświetlenie drogowe, trwają prace związane z oświetleniem i słupami trakcyjnymi. Wymiana gruntu na całym odcinku, który był założony od Piłsudskiego aż do Przybyszewskiego został już wykonany. W tej chwili wykonawca przystępuje wykonawca w ciągu najbliższych trzech tygodni do budowy odwodnienia w torowisku a potem będzie budowali torowisko i to pozwoli nam wiosną na położenie asfaltu na jezdni dziś remontowanej. Wiadukt jest ukończony, elementy wykończeniowe, które będą uzupełnione tuż przed oddaniem tego fragmentu do użytku. Tutaj ten termin połowy roku cały czas utrzymujemy z wykonawcą, nie zgłasza jak na razie przestojów, które miałyby w jakikolwiek sposób wpłynąć na zmianę terminu. Tak jak zakładamy przejście na drugą nitkę jeszcze rok realizacji stąd szacujemy październik przyszłego roku. Taki dziś jest podpisany aneks. Prace w torowisku w większości będą już wykonane, aczkolwiek wszystkie te prace, które jeszcze trzeba będzie wykonać będą się toczyły równocześnie z drugą nitką. Już bez ingerowania w nitkę, która będzie oddana do użytku, czyli ukończoną nitkę zachodnią”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „chciałbym w to wierzyć, ale na bazie naszych kontaktów i rozmów trudno jest mi uwierzyć w to co Pani dyrektor mówi, zwłaszcza, że ja mam tam trzech mieszkańców, którzy mają ze mną notoryczny kontakt i średnio co drugi dzień przysyłają mi informacje ile osób pracuje na tej inwestycji. Ja już nie wiem, co mam odpowiadać. Staram się być poważny, ale przy tej inwestycji trudno zachować powagę. Pojawiające się informacje w mediach, że po przejściu na drugą nitkę to my też nie wiemy, co nas czeka pod spodem”

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „dodam, że zakresy na obu nitkach były dość projektowo od siebie różne. Ta nitka, na której dziś trwają prace, nitka zachodnia, zgodnie z projektem i badaniami, które swego czasu wykonał projektant nie wymagała ingerencji w konstrukcje jezdni. Tam defacto miał być zrobiony tylko sfrezowanie kilku cm asfaltu i położenie nowego. Tutaj mieliśmy problem, że na etapie realizacji wykonawca stwierdził, że wymiany są potrzebne na dużo większym odcinku i torowisku. Torowisko już mamy za sobą, zwiększony zakres, jeśli chodzi zakres jeśli chodzi o konstrukcję jezdni na jezdni zachodniej. Zostało zdiagnozowane i zostało wykonane tam gdzie jest wymagane, szczególnie w okolicach skrzyżowania z ulicą Milionową. Natomiast na jezdni zachodniej projekt zakładał dużo większą przebudowę. Tam nie będzie zmian projektowych i zaskoczeń, ponieważ projektant zróżnicował roboty na jezdni wschodniej i zachodniej. Zatem warunki gruntowe zakładamy, że na jezdni wschodniej zostały na tyle zdiagnozowane, że już wymagały na etapie projektu większego zakresu robót. To jest w przetargu, wykonawca ma w swojej umowie. Niewykluczone, że jeśli coś się pojawi to raczej o infrastrukturze typu sieci, bo to te najbardziej zaskakują, znajdują się w miejscach nieoczywistych niewynikających z map. Natomiast, jeśli chodzi o warunki gruntowe to tutaj raczej nie pojawi się zaskoczenie, bo zostało to zdiagnozowane przy tej realizowanej jezdni”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czy będą opóźnienia na obecnym odcinku i czy będą rzutować na dalsze prace w ramach inwestycji tramwaj dla Łodzi, czyli północny i południowy odcinek, czy nie utracimy dofinansowania unijnego?”

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „ten odcinek nie będzie rzutował, bo on został rozpoczęty odpowiednio wcześniej w roku 2021 się zakończy, a zatem my zakończenie robót mamy do końca 2020 i rok 2023 jest rokiem do którego musimy rozliczyć inwestycję. Na ten czas nie został on aneksowany przez ministerstwo, więc trzymamy się tej daty. Samo Śmigłego Rydza nie będzie mieć wpływu, nie stanowi zagrożenia. Przetargi na kolejne odcinki to jest jeszcze spory zakres robot do wykonania. Sukcesywnie będą ogłaszane od połowy roku, dlatego, że będziemy odbierać projekty, które są w fazie realizacji i zakładamy i tego się trzymamy, że od połowy roku sukcesywnie kolejne odcinki. Docelowo będzie 6 rozbita całość naszych zadań, bo chcemy to puścić w mniejszych przetargach dając możliwość wystartowania w przetargach większej liczbie wykonawców. Liczymy na korzystniejsze oferty. To od roku 2021 daje możliwość realizacji i rzeczywiście będziemy realizowali wszystkie odcinki w jednym czasie. Ja nie widzę problemów, który miałby powodować ten realizowany odcinek, ponieważ to jest ciąg

dalszy Śmigłego Rydza. Nowe torowisko w Nowowęglowej, więc ten odcinek bezpośrednio nie wpływa na utrudnienia”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czyli nie czekamy do zakończenia tej części inwestycji po prostu rozkopujemy też te odcinki na północ i południe, a czy tam prace będą w tym samym zakresie, także będzie ingerencja w jezdnię?”

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „cały pas drogowy mamy przebudowy zarówno torowiska przede wszystkim. Dziś przygotowane dokumentację zakładają również położenie nowych warstw bitumicznych. Jeśli na odcinku pojawiają się brakujące fragmenty dróg rowerowych to są uciążlenia, są wymiany chodników, z wyjątkiem drogi rowerowej, która została wybudowana kilka lat temu”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „proszę uszczegółowić rozpoczęcie tych kolejnych inwestycji, czyli jeżeli zakładamy, że w październiku 2021 roku planowane opóźnienie skończenia inwestycji to kiedy chcecie państwo zacząć te inwestycję z jednej i z drugiej strony?”

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „jeśli przetargi zostaną ogłoszone taka, jak planujemy w połowie roku to tutaj w związku z podwójną kontrolą naszego postępowania nie jesteśmy w stanie przeprowadzić postępowania finalizowanego, podpisania umowy wcześniej niż przez 5-6 miesięcy. Niestety to tak długo trwa ze względu na dużą ilość kontroli, które przechodzą nasze postępowania przetargowe. Zakładamy, że zimą będziemy mieć wyłonionych wykonawców, którzy będą się mobilizowali, którzy będą rozpoczynali pierwsze roboty rozbiórkowe i te dwa pełne sezony 2021 i 2022 rok to jest czas gdzie wszędzie musimy rozpocząć roboty, aby ukończyć cały projekt i nie stracenia dofinansowania. Nie rozliczenie inwestycji przy braku aneksowania terminu skończy się utrata dofinansowania”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „zakres robót między Piłsudskiego a Narutowicza, tam ten wiadukt będzie też rozbierany?”

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: ten wiadukt nie będzie rozbierany, ten zakres jest mniejszy, ponieważ mamy budowę torowiska, ciągi piesze”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „to torowisko przejdzie pod obecne tereny MPK, czy w związku z kiedy nastąpi przeprowadzka MPK ?”

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „my jesteśmy po spotkaniu z MPK, na którym zostali poinformowani. Ustaliliśmy jak realizować inwestycje, czyli wywłaszczenie terenu, decyzja nastąpi. Prace chcemy tak z etapować, aby mogli się przenieść na zajezdnię na Helenówku. To jest dopiero w fazie planowania. Konieczne jest to wyburzenie, MPK wie o tym, będzie próbowało się jak najszybciej przenieść”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz.: „kto będzie budował nowy obiekt MPK?”

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „to ma być inwestycja MPK”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „mam prośbę, jeśli chodzi o te inwestycje na Rydza Śmigłego dotycząca nitki wschodniej, która jest użytkowana, tam średnio, co 10 metrów są gigantyczne dziury w asfalcie. Można stracić koło, można doprowadzić do kolizji. Ja wiem, że jest to w gestii firmy, która prowadzi inwestycje. Czy istnieje możliwość, czy Państwo macie jakiś wpływ, aby zwrócić uwagę, aby połatali te dziury?”.

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „oczywiście, wezwania idą cały czas, ponieważ my ich wzywamy zarówno do naprawy ubytków, jak i do odświeżania malowania. Apele są notoryczne ze strony ZIMu i Zdit, które wzywają ich do naprawy stanu nawierzchni. Wykonują te prace, efekt jest taki, że jest oczywiście lawina odszkodowań za szkody komunikacyjne”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „to nie zmienia faktu, że wasze apele, prośby nijak się mają, bo oni w ogóle nie naprawiają tych ubytków. Dziury są i się powiększają, samochody jeżdżą slalomem. Same prośby i apele na nic się nie zdają, płacą odszkodowanie natomiast miasto stawia w złym świetle. Czy na przyszłość nie można zawrzeć zapisu, aby to był obowiązek?”.

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „to obowiązek jest, natomiast bardziej pomyślałam, aby ewentualnie nie wywiązywanie się z tego obowiązku w jakiś sposób obwarować karami”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „a może nie karami, tylko zatrudnić inną firmę do naprawy i obciążyć kosztami za wykonanie napraw. Jeśli ta sama firma wygra przetarg?”.

Pani Katarzyna Mikołajec z-ca dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich: „nie możemy ich wykluczyć, nie mamy podstaw do wykluczenia. Każdy może podejść do przetargu”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „to nie tylko kwestia, że się koło urwie w samochodzie, ale także kwestia tego, że jeździ nasz tabor autobusowy, który mocno cierpi z tego powodu. Jednym z takich igrzysk komputerowych, którym żyje Łódzki Internet to jest to kiedy zostanie naprawione kostka przed mbankiem ”.

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójtka dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „powiem szczerze, że to jest frik urzędowy, pozwolę sobie tak skomentować. Próbowaliśmy zdyscyplinować wykonawcę, czyli Mostostal, który korzystał z tej drogi, ale nie ukrywam, że firma mocno się broniła. Dzisiaj możemy powiedzieć, że mamy badania naszego laboratorium, które wskazują, że odbudowa tej drogi została zrobiona niewłaściwie. W związku z tym będziemy w trybie natychmiastowym wzywać poprzedniego wykonawcę do naprawy tego wjazdu. Ja zdaję sobie sprawę, że sytuacja groteskowa, ale proszę dać nam dwa tygodnie i zajmiemy się tematem, postaramy się, aby było zrobione. Jeśli wykazujemy, że podbudowa jest źle zrobiona, błąd wykonawczy ”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „słyszałem, że ludzie się umawiają, że sami to naprawią w weekend, aby zawstydzić miasto. Mam pewną sugestię do ZIM, – u, bowiem jest to notoryczny temat, że gdy wchodzimy z inwestycjami, pojawia się temat parkowania aut. Nie można wpisać do przetargu zapis, aby wykonawca zabezpieczył organizację ruchu i wyznaczyć miejsca parkingowe dla swojej załogi. Nawet w parku Sienkiewicza widzę zaparkowane samochody. Musicie się Państwo tym zainteresować ”.

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójtka dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „ja to rozumiem, ale nie moją rolą jest też szpiegować wykonawców. Jeżeli oni naruszają ład przestrzenny i parkują nie tu gdzie trzeba, to jest rola służb Straży Miejskiej, która powinna porządku pilnować”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „mega przypadkiem była budowa ulicy Traugutta w wyniku, której ekipy zaczęły sobie parkować na trawniku, które wcześniej zrobiło miasto. Szybko to zaczęli kopiować pracownicy z okolicznych biurowców. I nagle z miarę ogarniętego terenu zrobiło się wielkie błoto, które finalnie musieliśmy odślupkować. My oddajemy pewien teren i nie interesujemy się, co dana firma robi na tym terenie”.

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójcik dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „teren przed ŁDK, to nie był teren inwestycji, to był teren miasta, czyli Straż Miejska powinna pilnować ładu i porządku na tym terenie”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „poświęcimy posiedzenie dotyczące egzekwowania i utrzymania porządku przy wyjazdach z budów przy inwestycji, która nas czeka w centrum naszego miasta. Poproszę o wyjaśnienie inwestycji, która dawno miała być skończona przy ul. Sienkiewicza”.

ZIM: „, sytuacja jest następująca, trwają prace na odcinku od Piłsudskiego do Tuwima. W najbliższy poniedziałek zostanie zmieniona organizacja ruchu w sposób taki, że ruch z pasa po stronie wschodniej zostanie przedstawiony na pas zachodni i będą trwały prace po stronie wschodniej”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „kiedy planujecie zakończenie tej części inwestycji między Piłsudskiego a Tuwima?”

ZIM: „planujemy zakończenie do końca kwietnia, z założeniem, że pewnego rodzaju nasadzenia mogą jeszcze być wykonywane w miesiącu maju. Kolejny odcinek, to kolejność zdarzeń ma być następująca: 15 marca Łódzka Spółka infrastrukturalna ma zacząć prace związane z wymianą wodociągów w obrębie skrzyżowania Sienkiewicza Tuwima i te prace mają potrwać około 4 tygodni. Powinny się skończyć około 15 kwietnia. Natomiast koło 15 kwietnia ŁSI ma zacząć prace związane z wymianą wodociągów na odcinku od ulicy Traugutta do ulicy Tuwima. Wstępny harmonogram będzie podlegał negocjacji pomiędzy ZIM-em a ŁSI. Zakłada 5 miesięcy realizacji. Dopiero po zakończeniu wodociągu będziemy mogli rozpocząć roboty drogowe na tym odcinku. Kończąc temat zostaje nam odcinek ulicy Sienkiewicza od Narutowicza do Traugutta, tam wodociąg został wykonany i miesiącu marcu rozpoczną się na tym odcinku prace. Całość planujemy zakończyć w roku bieżącym ”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „na jednej z komisji mówiliście Państwo, że tam próbujecie skoordynować działania inwestycyjne z gazownią, czy udało się to nawiązać?”

ZIM: „sytuacja z gazownią jest taka, że Państwo w gazownictwie stwierdzili, że ten gazociąg co prawda stalowy, budowany wiele lat temu jest w miarę dobrym stanie technicznym i gazociąg nie będzie wymieniany”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „a inni gestorzy PGE, ZWIK ?”

ZIM: „gazownia wykonała swój zakres od ulicy Piłsudskiego do ulicy Tuwima, jest wykonany. Jeżeli mówimy o innych gestorach to zostaje temat usuwania kolizji, przede wszystkim PGE w chodnikach. Natomiast nie możemy do końca stwierdzić czy jeszcze jakiegokolwiek kolizje po drodze nam nie wystąpią. Niestety często kolizje wychodzą w trakcie inwestycji”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „a kolizje, kto usuwa, my czy PGE?”.

ZIM: „jeżeli kolizje są z naszymi robotami, to my usuwamy. Czasami zdarza, że musimy ich wpuścić to jakiegoś ich obiektu”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „a co z ogrzewanie?”

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójtka dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „wszystkie kamienice, które remontujemy na tych projektach są wyposażone w kuchenki indukcyjne. Jedyny ciepłociąg jaki wybudowaliśmy to w ulicy Wschodniej, on zasila ulice Włokienniczą”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „jak ŁSI wejdzie na skrzyżowanie Sienkiewicza Tuwima to oni wyłączą całe skrzyżowanie?”

ZIM: „z tego, co pamiętam, to, to skrzyżowanie ma być częściowo drożne. Nie pamiętam szczegółów projektu organizacji ruchu. Natomiast, jeśli wejdą w samą ulicę Tuwima od skrzyżowania w kierunku Traugutta to ruch będzie jednokierunkowy. W przypadku ŁSI to ruch będzie się odbywał po stronie zachodniej, ponieważ wodociąg jest po stronie wschodniej ulicy”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „czy my możemy uzyskać od Państwa taką informację drogą mailową czy to skrzyżowanie będzie drożne wschód – zachód, północ-południe?”.

ZIM: „damy taką informację”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „a dlaczego na wyremontowanej wschodniej nitce ulicy Sienkiewicza, na wysokości III Liceum są wyłożone materiały?”

ZIM: „należy pamiętać, jaki jest zakres tej inwestycji, zakres inwestycji ogranicza się do wyremontowania chodników, wykonania krawężników. Natomiast konstrukcja jezdni i asfalt, który tam jest to on zostaje. Jeżeli wykonawca doprowadzi do sytuacji takiej, że zniszczy asfalt to niestety będzie ponosił z tego tytułu odpowiedzialność i będzie musiał to wyremontować”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „w momencie, kiedy zmieniamy organizację ruchu to kto ją zmienia?”

ZIM: „organizację ruchu uzgadniamy ze ZDiTem i BIM-em”.

Pan Hubert Barański: „ja mam pytanie, jeśli chodzi o ulicę Sienkiewicza, czy te wyniesione przejścia dla pieszych to już łódzki standard przy rewitalizacji. Powiem szczerze, kto z Państwa próbował tamtędy pójść albo przejechać rowerem. Zakładam, że jeśli ktoś był to raczej samochodem. Efekt tego jest taki, że faktycznie delikatnie jest wyniesiony, więc wymusza zwolnienie. Natomiast ja nie jeżdżę rowerem od święta, ale codziennie i ja z ulicy Sienkiewicza chyba przestane korzystać. Ja boję się, że się tam wywrócę. To jest tak nierówne i tak powodujące wibracje całego roweru, którym jadę. Czy to tak ma wyglądać? Jestem zwolennikiem wyniesionych przejść dla pieszych, kibicuję aby one powstawały, tylko żeby one nie generowały hałasu i nie powodowały, że Ci którzy i tak jadą wolno, to tam muszą zwalniać do 10 na godzinę, aby się nie wywrócić?”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „nie muszę Pani dyrektor w tym temacie uświadamiać, ale zachęciłbym do pójścia tam na szpilkach. Chcieliśmy poprawić sytuację pieszych a nie jestem pewien czy osiągnęliśmy ten efekt, na którym nam zależało”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „generalnie jest kwestia materiału, który jest położony”.

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójtka dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „powiem szczerze, że jesteśmy zakładnikiem tego, co sobie kilka lat temu wymyślili. Jesteśmy też w jakimś uścisku, ja się zgadzam po pierwsze wyniesione skrzyżowania to jest fajna rzecz i to działa. Działa dla bezpieczeństwa, działa dla komfortu pieszego i osoby, która tam mieszka. Czy generuje hałas, tak na pewno, jeśli samochody zwalniają, jest wibracja opony. Konsultowaliśmy to miście dziś jesteśmy niezadowoleni, tak.

Pan Hubert Barański: „Pani Dyrektor, abyśmy się dobrze zrozumieli. Można położyć kostkę tak, jak na ulicy Gdańskiej, która jest równa albo można zrobić kostkę, tak jak przy tych przejściach wyniesionych jak na Sienkiewicza i Traugutta. Różnica jest taka, że z punktu widzenia oglądania projektu tu jest kostka i tu jest kostka. Naprawdę nie dajecie nam Państwo szans, aby wcześniej to zauważyć, dopiero jak jest realizacja. Przejechanie po tym okazuje się, że kostka na Gdańskiej jest równa a to na Sienkiewicza jakbym jeździł po unie. Wrocław ma 18 rodzajii kostek i nie ma tak nierównych. To jest naprawdę niewygodne i ten hałas to nie z wyniesienia tylko nawierzchnia”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „na temat kostek prowadzimy już dyskusję od kilku miesięcy, były w tej sprawie pisane interpelacje i wnioski o zmianę. Kiedyś przyjęliśmy taką wizję?”.

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójcik dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „tak przyjęliśmy taką wizję, konsultowaliśmy, zapisaliśmy to WPF jesteśmy tego zakładnikiem, bo tak zostały udzielone zamówienia. Takiego materiału spodziewają się wszystkie fundusze unijne od nas. Taki wymyśliliśmy sobie standard. Ja się zgadzam to jest najmniej komfortowe do chodzenia”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „Czy przy kolejnych inwestycjach jesteśmy w stanie ten standard zmienić?”.

Pan Hubert Barański: „nie śledziłem tak dokładnie przetargów, ale czy ta jest zapisane, jakie nierówne mają być te kostki. Jak bardzo szczegółowo jest to opisane?”.

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójcik dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „jest ogólnie zapisane”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „może to zależy od wykonawców, którzy kładą te kostki, czasami widać że wykonanie jest różne. Ulica Sienkiewicza wypada najgorzej. We Wrocławiu wydali 3 mln zł na usuwanie barier, aby kobiety w szpilkach turystki mogły się w sposób dobry poruszać. Były robione szpilkostrady. To się może wydawać banalne, ale w sytuacji, kiedy Łódź ma ambicje przyciągać coraz więcej turystów, musimy też pod tym kątem myśleć”.

Pani Agnieszka Kowalewska – Wójcik dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich: „przyjrzymy się temu na pewno. To, co możemy zmienić, to zmienimy”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „wiele razy prosiliśmy na Komisji, ale niestety nie docierały do nas żadne informacje od Państwa, dlatego proszę, abyście Państwo na zakończenie każdego miesiąca przesyłali informację na temat terminu realizacji inwestycji”.

Ad. 6. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: poinformował, że u sekretarza Komisji są do wglądu pisma, które wpłynęły do mieszkańców. Ponadto poinformował, że kolejne posiedzenie odbędzie się w dniu 5 marca br.

Wobec braku dalszych pytań i dyskusji zamknięto posiedzenie.

Protokół sporządziła
Aneta Rabenda

**Przewodniczący Komisji
Transportu i Ruchu Drogowego**

Krzysztof Makowski