

Protokół nr 25/III/2019

posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 5 marca 2020 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 6 radnych
obecnych - 5 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 29 stycznia 2020 r., i 6 lutego 2020 r.
2. Zasady Kontroli biletów w MPK. (regulaminy, prawa kontrolującego, prawa pasażera) oraz przygotowania kierujących pojazdami do wykonywanego zawodu.
3. Informacja na temat sposobów kontroli i zachowania czystości dróg przy realizowanych inwestycjach w Łodzi.
4. 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. Zaproponował aby punkt 3 przenieść jako punkt 2, czy są uwagi do porządku posiedzenia.

Uwag nie zgłoszono.

Poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu: 3 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Ad.1. Przyjęcie protokołu z dnia 29 stycznia 2020 r., i 6 lutego 2020 r.

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

Komisja w głosowaniu: 3 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokoły z dnia 29 stycznia 2020 r., oraz z dnia 6 lutego 2020 r.

Ad.2. Informacja na temat sposobów kontroli i zachowania czystości dróg przy realizowanych inwestycjach w Łodzi.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „do nas, jako do radnych docierały informacje, że w momencie kiedy realizowane są inwestycje to wyjeżdżające samochody nie są oczyszczane i wywożą z budowy piach, błoto. Na jakich zasadach odbywają się kontrole i jak wyglądają kary, które można nakładać na wykonawców czy też inwestora, który prowadzi inwestycje, aby zmusić ich ,by zachowali czystość”.

Pan Marek Marusik z-ca Naczelnika Wydziału Dowodzenia: „my, jako Straż Miejska realizujemy zgłoszenia interwencyjne, czyli te, które wpływają na linię alarmową 986. Zgłoszenia, które wpływają pisemnie czy od Rad Osiedli czy z Wydziału Gospodarki Komunalnej czy w formie pisemnej od mieszkańców. Każdorazowe takie zgłoszenie jest weryfikowane w taki sposób, że na miejsce jest wysyłany patrol. Na miejscu potwierdzamy takie zanieczyszczenie bądź też nie. Najczęściej to wygląda tak, że sprawcy tego wykroczenia czyli kierowcy pojazdu ciężarowego, którzy zanieczyścili drogę publiczną to często już ich nie ma na miejscu . Wtedy rozmawiamy z kierownikiem, staramy się ustalić sprawcę. Prowadzimy czynności w sprawie o wykroczenie. Jeżeli udaje się sprawcę wykroczenia ustalić, wówczas są wdrażane sankcje w postaci pouczeń bądź mandatów karnych w zależności jaki to był rodzaj zanieczyszczeń. Najczęściej kierownicy budów przykładają się do tego, aby te pojazdy oczyszczają przed wyjazdem na drogę publiczną. Nie zawsze się to jednak udaje i w takich przypadkach staramy się wynegocjować z kierownikami budów to, żeby do tego oczyszczania dochodziło jeszcze na terenie budowy. Nie ma w chwili obecnej takiego przepisu prawnego, który by nam pozwalał kierownika budowy zmusić, zobligować czy nakazać mu w sposób formalny oczyszczanie pojazdów. Ukarąć możemy jedynie sprawcę takiego wykroczenia, czyli w tym przypadku kierowcę pojazdu ciężarowego”.

Komenda Miejska Policji: „nasze działania niewiele różnią się od działań Straży Miejskiej. Również reagujemy na wszelkie zgłoszenia. Jeżeli są zgłoszenia mailowe to przekazywane są do oddziału, który wszczyna postępowanie w sprawie o wykroczenie”.

p. Grzegorz Misiorny dyrektor Zarządu Dróg i Transportu: „jeśli chodzi o czynności to powiem na przykładzie gdy była budowana WZ i Łódź Fabryczna , prowadziliśmy wspólne działania z policją i Strażą Miejską gdyż my nie mamy uprawnień do karania. Jest to rozważane czy możemy ukarać kierownika budowy za to, że wypuszcza sprzęty brudne, czyli pojazdy. W trakcie Budowy WZ była myjnia i faktycznie kierownicy pilnowali, aby pojazdy wyjeżdżały czyste. Były wspólne kontrole ze Strażą Miejską czy z Policją przy wyjazdach z budów”.

Pani Małgorzata Ożegalska dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej: „jeśli chodzi o Wydział Gospodarki Komunalnej to podobnie jak do Zarządu Dróg i Transportu my nie posiadamy uprawnień do jakiegokolwiek karania inwestorów. Natomiast te działania, które my

podejmujemy w ramach realizowanych umów i naszych wykonawców usług porządkowych to oczywiście inspektorzy, przebywający na terenie Miasta Łodzi weryfikujący swoje obszary zwracają uwagę na ewentualne nieprawidłowości i kontrolują wyjazdy pojazdów ciężarowych z trwających budów. Wówczas staramy się dotrzeć do kierownika budowy i poprosić o zachowanie odpowiedniego stanu czystości dróg. Jeśli nie damy sobie sami rady to współpracujemy z Policją, ze Strażą Miejską i prosimy o wsparcie z ich strony, by móc ten problem rozwiązać. W ostateczności, jeśli interwencje podejmowane nie przynoszą oczekiwanego efektu, wówczas nasi wykonawcy sprzątają ulice. Zdarzają się takie sytuacje, że my musimy zainterweniować. Wydział Gospodarki Komunalnej regularnie realizuje zadania w zakresie oczyszczania jezdni pozimowego czy mechanicznego”.

Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański: „aktywnie nie działamy w przypadku stwierdzenia takich zabrudzeń, my jako Biuro zatwierdzamy tymczasowe organizacje ruchu czy stałe organizacje ruchu, które często mają związek z prowadzoną lub zakończoną inwestycją. Jeśli zauważymy zanieczyszczenia nasza rola sprowadza się do poinformowania właściwych jednostek”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „od kilku lat w Łodzi przechodzimy bum inwestycyjny i mam wrażenie, że głównym problemem , nie są wykonawcy miejscy, tylko deweloperzy czy inne firmy remontowe. Wydaje mi się, że powinniśmy zastanowić się nad formułą powołania grupy osób, nie wiem czy podlegających pod straż miejską, która by cyklicznie robiła kontrole przy tego typu budowach. Przyjrzeć się osobom, które dostają pozwolenie na zajęcie pasa drogowego pod jakiś remont, bo z tego, co obserwuję i co często zgłaszali mieszkańcy, takich remontach cierpią zarówno chodniki Miejskie jak i ulice przy budowie. Powinniśmy się zastanowić nad tymi dwoma rzeczami, czyli jedno kontrolowanie, a drugie przyjrzenie się i zabezpieczenie odpowiednimi materiałami przed oddaniem terenu pod inwestycje i po jej odebraniu”.

p. Grzegorz Misiorny dyrektor Zarządu Dróg i Transportu: „jeśli chodzi o wpuszczanie w pas drogowy każdy inwestor zobowiązany jest do doprowadzenia do stanu pierwotnego miejsca, które miał pod zajęcie pasa. Tego pilnujemy. Problem polega na tym, że gro deweloperów, firm, które realizują inwestycje, prace robione są poza drogą a niszczenie terenu jest przez pojazdy dowożące jakiegokolwiek materiały i taki pojazd należy zaobserwować na gorącym uczynku i na bieżąco podejmować działania. Niestety ZDiT nie ma ani inspektorów, ani uprawnień do realizacji takich rzeczy”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „mogę podać przykład ulicy Traugutta, na której mamy piękny woonerf i na którym teraz trwa remont kamienicy. Jest tam teraz postawiony kontener i tam podjeżdżają ciężarowe pojazdy i popękały płyty dookoła. Śmiem postawić tezę, że skończy się okres zajęcia tego kawałka pasa, skończy się remont i tak zostanie. Ktoś za rok, dwa, napisze do mnie albo innego radnego, dlaczego tutaj jest popękany chodnik i my na koszt Miasta będziemy to naprawiać. Tłumaczy się brakiem inspektorów”.

p. Grzegorz Misiorny dyrektor Zarządu Dróg i Transportu: „gro pojazdów jest poza pasem drogowym, tu nie ma zajęcia pasa drogowego. Chciałbym mieć takie możliwości prawne działania, niestety nie mam. Każdy inwestor powie, że on tego nie zrobił i żeby mu to udowodnić w sądzie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „jakaś forma powinna być dopracowana. Czy ktoś w mieście ma mapę inwestycji. Czy Straż Miejska nie mogłaby się pojawiać przy co 10 budowie , co kilka dni. Macie swoje patrole i należy rzucić okiem za każdym razem czy nic się nie dzieje ”.

Pan Marek Marusik z-ca Naczelnika Wydziału Dowodzenia: „pewnie jest to możliwe. Każde zadanie, które dostajemy realizujemy”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „mama pytanie jeszcze do Wydziału Gospodarki Komunalnej, rok temu zadałem takie pytanie, dlaczego my w Łodzi nie myjemy ulic i wtedy stanowisko WGK i ZDiT było takie, że nikt już tego nie robi. Ja zorientowałem się i okazało się, że Wrocław robi, Poznań robi i bardzo rozszerza się zakres tego mokrego mycia, zwłaszcza w okresie letnim. Dlaczego w Łodzi nie ma takich praktyk?”.

Pani Małgorzata Ożegalska dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej: „rzeczywiście obecne umowy, którymi dysponujemy i na podstawie których realizujemy zadania w zakresie czystości, nie mają takiej usługi typowego polewania ulic. Natomiast te zanieczyszczenia, które znajdują się na jezdniach po zimie, czy przez cały rok one są usuwane poprzez usługę polegającą na mechanicznym oczyszczaniu jezdni. Przy tej usłudze także wykorzystywana jest woda, bo w pierwszej kolejności jest zraszany, moczony obszar, który ma być oczyszczony, aby łatwiej zebrać wszystkie zanieczyszczenia. Na mokre mycie, to jest mechaniczne oczyszczanie jezdni i taka usługa jest wykonywana, wykonywana jest regularnie co 3, 4 miesiące. Tam gdzie zamieszczone są szosy rowerowe czyścimy częściej”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czy możemy poprosić o mapę, które ulice są myte i z jaką częstotliwością?”.

Pani Małgorzata Ożegalska dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej: „nie mamy mapy, mamy wykaz ulic, które były zlecane do takiego oczyszczenia. Cykliczne oczyszczanie drogi jest zlecane przez Wydział. Jeśli wpływają dodatkowe zgłoszenia mieszkańców czy interwencje w tym zakresie, wówczas przeprowadzamy te prace częściej”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „budowa przy ulicy Piłsudskiego w sąsiedztwie Galerii Łódzkiej, teraz tam powstaje duże osiedle. Odcinek między Sienkiewicza, a Kilińskiego, tam wyjazd z budowy jest na ul. Piłsudskiego, nad tą częścią tunelową i tam jezdnie w kierunku ulicy Piotrkowskiej notorycznie jest zabrudzona”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „Szanowni Państwo patrząc na to, jak realizowane są inwestycje i to w większości w inwestycjach Miejskiej, ta czystość jest zachowana. Mam propozycję, abyśmy w naszej Komisji powołali grupę bądź zespół, który zaważał o dobre praktyki inwestorskie w naszym mieście, czyli o to, aby dbać o czystość, nie kosztem naszych środków, tylko jeśli ktoś chce inwestować w Łodzi, chce się rozwijać to powinien szanować rozwój Miasta i dbać o czystość na własnej budowie, inwestycji. Dlatego taki zespół w ramach komisji, taki zespół roboczy będą chciał stworzyć. Abyśmy wspólnie wypracowali model, wspólne rozwiązanie. Czy jest zgoda? Jest”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czy my wiemy, gdzie będzie wywożona ziemia z tunelu?”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski „nie wiemy”.

Ad.3. Zasady Kontroli biletów w MPK. (regulaminy, prawa kontrolującego, prawa pasażera) oraz przygotowania kierujących pojazdami do wykonywanego zawodu.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „jak wszyscy pewnie Państwo wiecie ,o godzina 3:30-5:30 był strajk ostrzegawczy w zajezdniach, reperkusje tego strajku trwały do godziny 9-10, w tych godzinach udało nam się w pierwszej kolejności uporządkować na liniach autobusy, przed 10 udało się uporządkować na liniach tramwajowych. Strajk był wynikiem zapowiadanego już strajku ostrzegawczego. W dniu 4 próbowaliśmy zażegnać strajk. Rozmowy były ciężkie, emocjonalne. Wydawało nam się, że uda nam się to wykonać,

zażegnać ten strajk. Niestety każda godzina powodowała usztywnienie się zarządu, który złożył propozycje, jak się okazuje nie do zaakceptowania cześć dostaniemy z Miasta. To było wszystko, co dziś mogliśmy podpisać i zobowiązać się, jako zarząd dla strony związkowej. Nasza propozycja to była 1 zł do stawki godzinowej, czyli 168 zł do stawki miesięcznej od 1 stycznia, zawieszenie akcji protestacyjnej, a w zasadzie sporu zbiorowego do 15 maja, z terminem miesięcznym na rozwiązanie problemu pozostałych roszczeń pracowniczych. W sumie 3 zł podwyżki dla stawki godzinowej 504 zł dla stawki miesięcznej. Skąd taka propozycja, my nawet na te 1 zł nie mieliśmy pieniędzy. Zastanawialiśmy się skąd je wygospodarujemy. Na pewno od urzędu miasta. Liczyliśmy także, że przystępując w maju do rozmów będziemy mieli jeszcze te dwa trzy miesiące na to, aby poszukać pozostałych pieniędzy. Strona Związkowa nie zaufała nam, uznając, że brak konkretnej deklaracji na pozostałe pieniądze nie gwarantuje tego, że osiągną swój cel, czyli te 3 zł. Po 12 godzinach rozstaliśmy się i ten strajk nastąpił od godziny 3:30, strajk odbył się spokojnie w zajezdni. Nie było żadnych wydarzeń, zdarzeń. Jedyne problemy były dla pasażerów.

Radny Sebastian Bulak: „czy na dzisiejsze posiedzenie Komisji byli zaproszeni przedstawiciele Związków Zawodowych?”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „Związki Zawodowe nie były zaproszone na posiedzenie Komisji, aczkolwiek o spotkaniu Komisji wiedzieli. Punkt dotyczący MPK był zapisany wyraźnie, o czym będziemy dyskutowali. Korzystamy z możliwości, że jest na posiedzeniu Prezes MPK i możemy zapytać jak wyglądały negocjacje. Związki Zawodowe były na naszych komisjach, ja będąc w mediach powiedziałem i zapraszałem Przewodniczącego Solidarności, bowiem nasze komisje są otwarte”.

Radny p. Sebastian Bulak: „dobrze, ale mamy pewnego rodzaju spór, mamy spór publiczny, więc nam, jako Komisji zależy, by dojść do jak najszybszego konsensusu pomiędzy Zarządem MPK i Związkami Zawodowymi. Dziwi mnie to, że mając świadomość tego, że dzisiaj będziemy rozmawiać między innymi o strajku czy całej sytuacji, w MPK, to przedstawiciele Związków nie zostali zaproszeni. Chciałem też wysłuchać drugiej strony. Zazwyczaj tak się to odbywa, że zapraszamy Zarząd MPK, to powinniśmy również zaprosić przedstawicieli Związków Zawodowych”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „wczoraj był ciężki dzień, dyskusja ponad 12 godzinna, myślę, że dzisiaj nie jest dobry moment, aby ponownie dwie strony się zderzyły. Nie wykluczam, że na kolejną Komisję zaprosimy stronę związkową, aby ją wysłuchać, kiedy już te emocje opadną. Dzisiaj korzystamy z tego, że mamy kierownictwo MPK. Chcemy wysłuchać tego od naszego Miejskiego Przedsiębiorstwa. Zobowiązuje się, że stronę Związkową zaproszę na kolejne posiedzenie Komisji”.

Radny p. Sebastian Bulak: „Panie Prezesie, kiedy wracacie Państwo do negocjacji?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „Nie został ustalony termin. Myślę, że po wczorajszym dniu potrzebujemy chwilę refleksji, zadamy nad tym, co się stało. Każda ze stron powinna przemyśleć to, co się stało, to, co może się stać i może jutro spróbujemy ponownie powrócić do jakiegoś ustalenia terminu. Tylko ja mam jeden problem, gdyż dniu dzisiejszym, ja nie mam nic innego do zaproponowania. W związku z tym zapraszanie na spotkanie po 12 godzinach rozmów i zaproponowanie tego samego, nie uważam za stosowne”.

Radny p. Sebastian Bulak: „to chodzi o 30 mln zł, tak?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „3 zł w skali roku, jeżeli one są od 1 stycznia to jest prawie 30 mln zł. Mogą być niewielkie różnice, ze względu na różne ilości godzin nadliczbowych”.

Radny p. Sebastian Bulak: „kiedy może nastąpić kontynuacja strajku, bo myślę, że ta informacja dla mieszkańców oraz dla radnych jest bardzo ważna i dość istotna. Przyznam się, że dzisiaj sam miałem utrudniony dojazd do pracy”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „Nie ma takiej wiedzy. Wczoraj rozstaliśmy się bez deklaracji ze strony Związkowej o jakimś terminie strajku generalnego, czyli strajku, który już będzie zdecydowanie bardziej dotkliwy dla mieszkańców”.

Radny p. Sebastian Bulak: „w przestrzeni publicznej pojawiają się takie informacje jakoby motorniczy, co dopiero, co zaczęli pracę mieli stawkę brutto 16, 70 zł. Czy to jest prawda, czy nie?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „Stawka zaszeregowania dla nowego pracownika rzeczywiście z grupy prowadzącej jest 16, 70 zł, tylko proszę sobie jeszcze do tej stawki dodać 1060 zł premii w trzech postaciach, 660 zł regulaminowej i 200 zł frekwencyjnej i 200 zł za ocenę, jak Pan to podzieli przez 168 to jest 6 zł”.

Radny p. Sebastian Bulak: „ale to jest 1060 zł rocznie, w skali roku, czy miesięcznie?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „Miesięcznie”.

Radny p. Sebastian Bulak: „to jest premia, która zawsze się należy, czy zdarzają się takie sytuacje, że osoby zarabiają tylko 16, 70 zł czyli poniżej średniej krajowej”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „Jak sama nazwa wskazuje premia jest za coś”.

Radny p. Sebastian Bulak zapytał, dlaczego MPK wypłaca poniżej średniej krajowej. Najniższa średnia krajowa jest 17 zł brutto ?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „Wynagrodzenie łącznie nie może być niższe niż ta kwota, o której Pan mówi. Ta granica 17 zł dotyczy łącznej stawki godzinowej, ze wszystkimi dodatkami i premiami, także to nie jest tak, że teraz sobie zapiszemy 16 zł i mówimy, że jesteśmy poniżej średniej”.

Radny p. Sebastian Bulak: „a jak ktoś nie dostanie premii, sam Pan Prezes powiedział, że może zdarzyć się taka sytuacja, to będzie poniżej?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „to dostanie wyrównanie do tych 0,30 groszy. Takich sytuacji nie ma”.

Radny p. Sebastian Bulak: „proszę odnieść się do dzisiejszej konferencji prasowej radnych koalicji, czy nie uważa Pan, że jest to niepotrzebne zaangażowanie sytuacji?”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „prosiłem wiele razy, starajmy się unikać tutaj polityki, przynajmniej nie wciągajmy w politykę szefów naszych spółek. Prezes merytorycznie odpowiada na pytania dotyczące funkcjonowania MPK i skupmy się na tym. Jeżeli Pan chce dowiedzieć się, co mieli na myśli radni na konferencji, to proszę zapytać tych radnych co mieli na myśli, bo ja nie wiem. Natomiast do Pana Prezesa proszę kierować pytania dotyczące funkcjonowania spółki, negocjacji MPK. Proszę o pytania dotyczące spółki a nie polityki”.

Z uwagi na awarię sprzętu nagrywającego protokół nie zawiera 20 minut posiedzenia

Radny p. Tomasz Kacprzak: „nie wiem czy Komisja Transportu powinna zajmować się tematem wynagradzania w spółce MPK, bo jeżeli pójdziemy tym torem to być może za chwilę zaprosimy pracowników innych spółek. Czy były przeprowadzane symulacje dotyczące ewentualnego wzrostu kosztów biletów komunikacji Miejskiej? Jeśli byśmy mogli pozyskać z tego tytułu, czyli ze sprzedaży biletów, te dodatkowe 30 mln zł. O ile, by musiały wzrosnąć ceny biletów, abyśmy w tym roku mieli te dodatkowe środki?”.

Dyrektor ZDiT p. Grzegorz Misiorny: „rozmawiamy czysto hipotetycznie, zakładając że ilość pasażerów się nie zmieni, to podwyżka biletów będzie około 20%, zakładając, że pasażerowie nie odejdą to w taki sposób będzie wprowadzone to 30 mln zł”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „nie robiłem sam tej symulacji, dlatego pytałem, wydaje mi się, że łodzianie dzisiaj nie są gotowi na to, żeby Rada Miejska podniosła o 20% ceny biletów. Tak drastyczna podwyżka jest nie możliwa, tak myślę. By szukać tych środków to

najpierw należałoby szukać pieniędzy w budżecie Miasta. Oczekiwałbym od radnych, którzy zgłaszają postulaty, żeby pan Prezes na szali dorzucił te 3 zł, aby poszukać te 30 mln zł w budżecie. Ja tych środków nie widzę w budżecie, myślę, że jest to duży problem. Bez kolejnych podwyżek cen biletów, nie jesteśmy w stanie spełnić wszystkich postulatów Związkowców. Być może to się zmieni. Mam wielki żal dzisiaj do Związkowców, którzy wiedząc o zagrożeniu epidemiologicznym, które jest w Polsce i wiedząc, że wszystkie instytucje dzisiaj starają się jakoś funkcjonować. To oni spowodowali, że dziś mieszkańcy Łodzi spóźnili się do pracy. Ja postuluję, aby Związki Zawodowe zaprosić na komisję, Pan Przewodniczący zadeklarował, że zaprosi Związki Zawodowe, że się spotkamy. Wszyscy Łodzianie wiedzą o postulatach Związków Zawodowych, ja te postulaty rozumiem. Z drugiej strony musimy mieć świadomość, że my dzisiaj nie mamy tych środków, więc może lepiej by było nie prowadzić tego typu strajków, akcji, które biją w Łodzian. Myślę, że w dobie koronawirusa można było ten strajk odpuścić. Są inne formy protestu, można się było oflagować. Ja nie krytykuje samego protestu, chociaż uważam, że w dobie wyborczej tego typu akcje mają charakter polityczny. Bez znalezienia 30 mln zł nie zadowolimy strony Związków Zawodowych. Pytanie, gdzie można znaleźć kompromis.. Ja na dzisiaj rozwiązania nie znam. Myślę, że 20% podwyżki biletów też nie jest sprawą, która będzie zadawalająca dla mieszkańców naszego miasta”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „śmiem postawić tezę, że gdyby Prezes miał te środki to by dał, bo wie, jaka jest sytuacja na rynku. Tych środków nie ma i te środki to nie Prezes ustala tylko my radni. Ja się dziwię ponieważ jesteśmy w sytuacji, że nie wiemy jakie będą wpływy z Citu, mamy ustalony budżet i niedawno zwiększyliśmy stawki biletów. Mnie brakowało dyskusji, ile powinniśmy podnieść bilety. Szkoda, że wtedy pracownicy nie przyszli do nas, nie powiedzieli, wprost, że oczekują takiej podwyżki. Dawanie tych środków z budżetu nie do końca byłoby odpowiedzialne”.

Radny p. Sebastian Bulak; ‘ „czy my jako Komisja moglibyśmy wystosować pismo do Skarbnika o przeanalizowanie możliwości finansowych na ewentualną dotację celową dla Miejskiego przewoźnika w formie rekompensaty za podwyżki?”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „oczywiście, że możemy takie zapytanie wysłać, myślę jednak, że Skarbnik nie będzie w stanie odpowiedzieć, ponieważ jest to wszystko za wcześnie. Proszę sformułować zapytanie i my, jako Komisja wyślemy”.

Radny p. Sebastian Bulak: „Panie Przewodniczący to na spokojnie, bo jeszcze nie mamy wpływu z pitu i citu, które na pewno nie wpłyną w przeciągu miesiąca”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski powitał mieszkańców Łodzi, którzy doświadczyli nieeleganckiego potraktowania ich przez kontrolującego, który obciążył ich mandatami. Studentka, która jadąc tramwajem nie była poinformowana, że wzrosła opłata o 10 groszy, skasowała po starych cenach i dlatego też Komisja chce się zapoznać, jak to wygląda od strony technicznej w MPK”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Mieliśmy w ostatnim czasie kilka takich zdarzeń związanych z kontrolowaniem biletów, nad którymi ubolewamy, że się wydarzyły i które też spowodowały taką analizę. Sama kontrola biletowa jest realizowana od strony formalno-prawnej w oparciu o ustawę prawa przewozowego. Na tej podstawie mamy sporządzone instrukcje dla kontrolerów biletów. Ta instrukcja jest odzwierciedleniem wszystkim zapisów, które się znajdują w ustawie. Jeżeli chodzi o sam sposób realizowania tej kontroli to dziś w ramach MPK Łódź mamy sekcje kontroli biletowej, która składa się z kontrolerów zatrudnionych na etacie oraz kontrolerów zatrudnionych na podstawie umowy zlecenia. Ta formuła oznacza, że kontrolerzy zatrudnieni na podstawie umowy zlecenia to ich wynagrodzenie jest pochodną od ilości wystawionych mandatów. Ich prowizja wynosi w zależności od tego w jakiej stawce oni operują od 10-25%. Niestety mamy tylko 8 kontrolerów etatowych natomiast 85 kontrolerów na umowę zlecenie. Efekt tego rodzaju

przeprowadzania kontroli sprowadza się do tego, że ta kontrola staje się kontrolą intensywną, aby nie powiedzieć bardziej opresyjną. Czego efektem były wspomniane zdarzenia. Jeżeli chodzi o kwestie tego zdarzenia dotyczącego nagrania, na którym szarpano się z pasażerem, to rzekomo pasażer jechał bez biletu. Wyciągnęliśmy konsekwencje służbowe wobec kontrolerów. Zostali oni zwolnieni z pracy. W przypadku kontroli osoby nieletniej, co, do której były duże wątpliwości, bowiem ta osoba została przewieziona na dłuższy odcinek drogi niż zamierzała podróżować, kontrola się przeciągnęła. Doszło do niepotrzebnego ujęcia pasażera, w dodatku nieletniego. Reasumując, jeżeli chodzi o kwestie kontroli osoby nieletniej to podjęliśmy wspólnie z ZDiT analizę naszej instrukcji dla kontrolerów. Zmierzamy wprowadzić określone zapisy, w których zapiszemy, że kontroler bezwzględnie jest zobowiązany, by umożliwić nieletniemu pasażerowi możliwość opuszczenia pojazdu na wskazanym przez niego przystanku docelowym. Oczywiście wcześniej ma obowiązek skontaktować się z opiekunem prawnym, rodzicami. Jeżeli chodzi o sam status kontroli to również przeprowadzamy rozmowy z ZDiT, aby uczynić te kontrole mniej opresyjne. Polega ona na wprowadzeniu kontrolerów etatowych lub na rozważeniu pomysłu prowadzeniu kontroli przez inne podmioty. Prowadzimy szereg szkoleń dla kontrolerów biletów, najpierw wszystkich potem tych, co dochodzili do pracy w latach kolejnych. Skarg jest bardzo dużo, na dzień 3 marca br., rozpatrzyliśmy 143 tego rodzaju zdarzenia. Około 30% umorzyliśmy, były to przypadki, w których kontroler nie poinformował, że można dokasować bilet 30 groszowy, albo uniemożliwił, zablokował kasownik. W przypadkach, w których ktoś celowo niedopasował się to dostał wezwanie dodatkowe. Tam gdzie było to możliwe staraliśmy się umieścić informację, pojawiły się cenniki na 1200 przystankach, oraz informacje na stronach internetowych”.

Przewodniczący Komisji udzielił głosu mieszkance Łodzi

Mieszkanca Łodzi: „jestem mamą studentki, którą właśnie dotknęła taka sytuacja w dniu 3 lutego, kiedy wracała z uczelni. Skasowała bilet za 1,40 zł, nie każdy kupuje bilet w biletomacie. Miała go to skasować. Natomiast kontroler uniemożliwił jej dokupienia nowego biletu, mimo, że tego chciała. Natomiast bardzo mnie cieszą słowa, że tak dużo się wydarzyło i tyle działań Państwo wprowadziliście. Niestety w dniu 3 lutego br., nie było żadnych informacji na przystankach. Nie były obklejone ani tramwaje ani przystanki, ani autobusy, tak naprawdę tylko jedna informacja w tramwaju w biletomacie była, że wzrosły ceny biletów. Ja odebrałam to tak, że to było jakieś celowe działanie skierowane po to, żeby zebrać jak najwięcej mandatów”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „od jakiegoś czasu jesteśmy w trakcie analizy tej całej sytuacji ponieważ mieliśmy też już do czynienia z akcją protestacyjną mieszkańców, którzy zwrócili uwagę na przypadki agresji kontrolerów itd. Spotkałem się z tymi mieszkańcami i rzeczywiście tego rodzaju argumenty się pojawiały. Analizy, które prowadzimy z ZDiT, zmierzają do tego, żeby ta kontrola była mniej opresyjna. We Wrocławiu kontroler jest umundurowany, nieopresyjny, zwracający uwagę na to, że rozpoczyna się kontrola itd. Przy czym my nie jesteśmy w stanie wykonać tego z kontrolerami, którzy pracują na umowę zlecenie. W związku z powyższym należy rozważyć etat, a wtedy będziemy wiemy na jakich liniach są i będziemy mieli wtedy większą kontrolę. Jeżeli byśmy przeszli na etatowych kontrolerów to nasze szacunki zakładają, że koszt w rekompensacie ze strony Miasta musiałby się pojawić w wysokości około 4 mln zł rocznie dodatkowo. Można dokładnie to przeanalizować. Na dziś sekcja kontroli biletowej oraz sekcja windykacji w jakiejś mierze po części finansuje się samodzielnie. Tylko pracownicy etatowi są kosztem, czyli znajdują się w rekompensacie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „mam wrażenie i często spotykam się z taką opinią mieszkańców, że MPK to jest jedyna spółka transportowa na świecie, która straszy. Jeśli korzystamy z jakiegoś operatora lotu, busa, to nie mamy wszędzie informacji, że

dostaniesz taka i taką karę, tego ci nie wolno , a to wolno. Mam wrażenie, że na takie rzeczy MPK nie brakuje energii. Za nalepienie ogromnego napisu nie kasujesz biletu będzie kara 270 zł. Podzielałam całkowicie te opinie, że zabrakło tej energii, żeby powiesić te nowe cenniki w sposób wyraźny i widoczny. Na cały długi autobus jest wywieszony jeden cennik. Zgadzam się z pasażerami, którzy mówili, że można było przejść obok tej podwyżki i o niej nie wiedzieć. Należy kierować się nie straszeniem pasażerów, że coś ich czeka, ale należy ich informować, że coś może być zmienione, aby na to zwrócili uwagę. Cenniki i regulamin powinny być powiększone i jak najbardziej widoczne w pojeździe, bo większość pasażerów nie wie, że gdzieś jest powieszony regulamin. Powiedzieliście, że będą zmieniane zasady kontroli, tak naprawdę w tej chwili nie da się nigdzie znaleźć zasad kontroli. Pasażer nie wie jakie są jego prawa, nie wie jak przebiega procedura, nie wie jak się zachować w czasie kontroli. To jest jedna rzecz, która powinna być w każdym pojeździe. Pokazanie jasno praw pasażerów, które powinny być jednym z pierwszych kroków”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes, MPK Sp. z o.o.: „przyjmuję ta uwagę dotyczącą tego, że ta informacja o podwyżce cen biletów nie była wystarczająco widoczna w pojazdach, być może najskuteczniejszą metodą jest oklejanie informacji w pojazdach plus informacje dla pasażerów , do czego są zobowiązani w czasie kontroli. Należy przeanalizować to z ZDiT , co musimy naklejać na autobusach, być może, z niektórych elementów zrezygnować, a te najbardziej istotne pozostawić. Wymaga to poszerzonej analizy”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „pytanie kieruje do ZDiT, jakiś miesiąc temu rozmawialiśmy o zmianach apropos rowerów w pojazdach, jaki jest stopień oklejania? Ja nie widzę nowych nalepek , a przecież niebawem rozpocznie się sezon rowerowy”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „od 7 marca wprowadzana jest instrukcja dla kierujących w zakresie przewozu roweru i z tego, co wiem to 7 marca wszystkie pojazdy mają być oklejone”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „my na komisji pokazywaliśmy wzór, aby ta grafika była przejrzysta”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „są one w opracowaniu”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „czy Komisja może dostać tę naklejkę?”.

Mieszkanca Łodzi: „co w przypadku, gdy biletomat jest nieczynny?”

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Proszę w tym zakresie złożyć pismo reklamujące”.

Pan Grzegorz Misiorny dyrektor ZDiT: „jest uchwała Rady Miejskiej, która mówi, że w przypadku kiedy nie działają biletomaty mają Państwo prawo jechać tym pojazdem, a w przypadku kontroli, od kontrolera zakupić. Jeśli kontroler robi problemy, zapraszam do ZDiT-u celem rozważenia indywidualnego rozpatrzenia. Zakładając, że poprawimy regulamin kontroli, kontroler będzie umundurowany, oznakowany, tak jak jest to w PKP też będzie to inaczej wyglądało. Będzie wiadomo, że kontroler wchodzi i dokonuje kontroli ”.

Radna p. Marta Przywara: „chciałabym zapytać o skargi, czy mają Państwo informację ile skarg w skali roku wpływa na działania kontrolerów i ile procentowo dotyczy to działań opresyjnych?”

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Jeśli chodzi o kwestie skarg to mogę powiedzieć ogólnie. Dziennie rozpatruje się około 20-30 skarg. Natomiast w praktyce duża część dotyczy działania kontrolerów, czyli około 30%, ewentualnie anulowania opłaty dodatkowej wypisanej przez kontrolerów z różnych powodów. Każde postępowanie trwa, część jest anulowana”.

Radna p. Marta Przywara: „jak wyglądają szkolenia kontrolerów?”

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Szkolenia trwają dwa dni, pierwszy dzień jest to szkolenie z zakresu BHP. Drugi dzień szkolenia dotyczą zachowań z trudnym

pasażerem, z pasażerem niepełnosprawnym, obsługą pasażera. Współpracujemy z ośrodkiem ruchu drogowego, w którym szkoleni są nasi kierowcy”.

Radny p. Sebastian Bulak: „czy wiadomo Panu czy do tej pory wystąpił jakiś spór sądowy, jeżeli chodzi o zachowanie kontrolerów?”

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Trudno mi w tej chwili odpowiedzieć, mogę sprawdzić, myślę, że takie były?”

Radny p. Sebastian Bulak: „ten spór sądowy nie był pomiędzy osobą cywilną a przedsiębiorstwem czy on był pomiędzy osobą cywilną a cywilną. Na gruncie cywilnym czy na gruncie kodeksu karnego. Kto był stroną?”

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „jeżeli chodzi o osoby zatrudnione na stanowisku kontrolerów biletów, to zdarzają się sytuacje, w których też kontrolerzy spotykają się z zachowaniami agresywnymi ze strony pasażerów. Na pewno były takie sytuacje, w których jako przedsiębiorstwo udzielaliśmy pomocy prawnej kontrolerom w zakresie dochodzenia swoich roszczeń na gruncie cywilnym. Myślę, że takich sytuacji trochę było. Natomiast spraw, w których my byśmy występowali, jako przedsiębiorstwo nie przypominam sobie”.

Radny p. Sebastian Bulak: „chodzi mi o sytuacje, która nie tak dawno miała miejsce, osobie cywilnej naruszono dobro”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Chodzi Panu o kwestie nagrania, na którym kontrolerzy niestety dopuścili się czynów wobec pasażera, które nie powinny mieć miejsca. Jak już wspomniałam, ci kontrolerzy nie są już naszymi pracownikami. Natomiast jeśli chodzi o osobę, która wówczas doznała uszczerbku, dla przypomnienia chciałem powiedzieć, że sprawa została nagłośniona przez tę osobę, która dokonywała nagrania. W trakcie rozpatrywania tej sprawy, osoba poszkodowana również się do nas zgłosiła. Byliśmy z nią w kontakcie. Po udzieleniu przeprosin osoba wystąpiła o zadośćuczynienie w zakresie szkód materialnych, jakie poniosła, tzn. telefon komórkowy, koszule. W tym zakresie została udzielona jej pomoc. Szkody zostały pokryte”.

Radny p. Sebastian Bulak: „proszę o sprawdzenie ile było sporów sądowych i jakie były wyroki w okresie 2-3 lat”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Chodzi o spory przedsiębiorstwo a pasażer?”.

Radny p. Sebastian Bulak: „tak. Kontynuując temat, który rozpoczął radny, Panie dyrektorze my bodajże 3 lata temu z radnym Marcinem Zalewskim napisaliśmy interpelację, aby w telewizji mobilnej była informacja dotycząca pierwszej pomocy. Korzystając z tej myśli, wykorzystaliśmy telewizję mobilną do sporządzenia kilku grafik. Możemy tak samo wykorzystać tę telewizję mobilną do praw pasażera. Mam prośbę dotyczącą dzisiejszego strajku. Dzisiaj mogą pojawić się pierwsze strajki, ale myślę, że dopiero po dwóch tygodniach będziemy w stanie ocenić ile defacto osób korzysta z prawa zamówienia taksówki, a ile wniosków dostaniecie o pokrycie opłaty za przejazd”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „Oczywiście mogą się pojawiać tego typu wnioski, które będą rozpatrywane w trybie reklamacyjnym i oczywiście czasem zdarzają się takie sytuacje. Mogę taką informację przekazać, ale dopiero po fakcie”.

Radny p. Sebastian Bulak: „proszę przekazać tę informację na koniec miesiąca. Będzie to ciekawa informacja, która pokaże skutki defacto roszczeniowe na płaszczyźnie pasażerskiej”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK, Sp. z o.o.: „Przekażę informację ile takich skarg w tym zakresie się pojawiło, ile musieliśmy zrealizować reklamacji”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „myślę, że nie tylko osoby fizyczne, ale i podmioty prawne mogą wnosić do MPK o odszkodowanie, o to że się pracownicy spóźnili, a nie spóźnili się z własnej winy, tylko z winy strajku. Jeżeli spóźnili się do pracy przez strajk 1, 5 godziny i pracodawca nie zapłaci im za te godziny, albo będzie wymagał odpracowania wówczas

można wnosić do sądu o odszkodowanie. Nie wiem czy takie sytuacje będą, ale należy się z tym liczyć i wydaje mi się, że ten strajk, który był strajkiem ostrzegawczym miał wpływ na naszą gospodarkę. Kiedy kontrolerzy będą umundurowani oraz kiedy będą wyposażeni w kamerę. Czy istnieją szkolenia dla kontrolerów, ale i prowadzących pojazdy, jeśli chodzi o zachowanie w sytuacji kryzysowej?”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „najlepiej byłoby, gdyby kontrolujący miał kamerę, to jest kolejny krok”.

Pan Sławomir Worach Wiceprezes MPK Sp. z o.o.: „jeżeli chodzi o kwestie umundurowania kontrolerów-tak jak powiedziałem, na dzisiaj mamy 8 kontrolerów etatowych i oni są umundurowani, pozostali są kontrolerami na zlecenie. Kontroler na umowę zlecenie nie może być umundurowany, ponieważ w większości wykonują też inne czynności. Stąd nie ma możliwości ubrania go w mundur, jedyną możliwością jest przejście na kontrolę etatową. Zgadza się, że powinniśmy przejść na kontrolę mniej opresyjną. Mundur będzie tym elementem, który uczyni tą kontrolę nie opresyjną. Co do kwestii kamery również na ten temat prowadzone są dyskusje, nie chciałbym teraz mówić, że wprowadzimy je na pewno czy nie, ale dyskusja trwa. Jeśli chodzi o szkolenia dla prowadzących pojazdy to jest to o tyle trudne, że każde wyciągnięcie go z grafiku na szkolenie, powoduje perturbacje związaną z udzieleniem nadgodzin. W związku z tym system szkoleń kompleksowych mogliśmy przeprowadzić i zbudować tylko w oparciu o własny zespół szkoleniowy. Taki zespół powstał w 2013 roku, te osoby są wyszkolone w zakresie kursów trenerskich. Zespół ten tworzy dwóch psychologów, którzy cyklicznie i profesjonalnie szkolą w zakresie obsługi pasażerów. Pan radny Sebastian Bulak przypomniał kwestie pierwszej pomocy. W ramach tego szkolenia psychologowie pracują na tzw. zmianie nawyku. W rekrutacji osób, które sprawiają wrażenie, że mają skłonności do zachowań agresywnych, staramy się je odrzucać. Jeżeli chodzi o osoby zatrudnione, a są to często wieloletni pracownicy, to tutaj praca nad zmianą tych nawyków jest trudna. To nie jest prosty proces, to ciężka praca, ale możliwa do przeprowadzenia.

Ad.4. Sprawy wniesione i wolne wnioski

Wiceprzewodniczący Komisji poinformował o pismach, które wpłynęły do Komisji oraz powiedział, że kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się w dniu 19 marca 2020 r.

Ponadto w sprawach różnych głos zabrał przedstawiciel Fundacji Wsparcia Psychospołecznego, zajmującego się specjalistycznym poradnictwem dla łódzian, dla osób znajdujących się w trudnych sytuacjach. Między innymi powiedział, że w ostatnim roku odbyły się szkolenia dla łódzkiej kolei aglomeracyjnej. Doświadczenie z MPK jest od 20 lat, kiedy przygotowany został poradnik dla kierującymi pojazdami. Jako Fundacja Wsparcia Psychospołecznego wystąpili kilka tygodni temu do MPK z propozycją współpracy przy organizowaniu i prowadzeniu takich szkoleń.

Wobec braku głosów w dyskusji wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz zamknął posiedzenie.

Protokół sporządziła

Aneta Rabenda

Przewodniczący Komisji

Krzysztof Makowski