

Protokół nr IV / 14
sesji Rady Miejskiej Wrocławia
zwołanej w trybie nadzwyczajnym
22 grudnia 2014 r.
Sala Sesyjna, Sukiennice 9

Sesja trwała w godzinach od 15.00 do 24.00.

Na ogólną liczbę 37 radnych wszyscy byli obecni.

[Szczegółowe wyniki głosowań](#) stanowią **załącznik nr 1** do niniejszego protokołu.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski poprosił radnych o potwierdzenie obecności w elektronicznym systemie obsługi sesji, a następnie otworzył obrady IV sesji Rady Miejskiej Wrocławia zwołanej w trybie nadzwyczajnym przez grupę 14 radnych.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Witam bardzo serdecznie liczne grono Gości, które dzisiaj przyszło na naszą sesję. Bardzo serdecznie witam Pana Prezydenta, witam Dyrektorów, witam Panie Radne i Panów Radnych.

1. Informacje i komunikaty Przewodniczącego i Prezydenta Wrocławia.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Szanowni Państwo, w dniu jutrzejszym, czyli dokładnie tydzień przez sesją 30 grudnia, otrzymacie Państwo na swoją pocztę elektroniczną program sesji. To jest istotna informacja, dlatego że tam będą dane związane z budżetem, pewne działania związane z budżetem, które albo w jutrzejszym dniu otrzymamy, albo będziemy je wprowadzali do porządku obrad w trybie nadzwyczajnym drogą głosowania.

W sekretariacie Biura Rady Miejskiej Wrocławia znajduje się harmonogram dyżurów radnych, które chcemy rozpocząć od dnia 7 stycznia przyszłego roku. Dyżury radnych będą się odbywały w każdą środę miesiąca od godz. 15.00 do 16.30 w biurze rady. Bardzo proszę, abyście Państwo się wpisywali na tę listę dobrowolnie, tak żeby każdy mógł znaleźć odpowiadające mu terminy. To będą 3—4 dyżury w ciągu całego roku, tak że to nie jest wielkie obciążenie. Bardzo byłbym wdzięczny, żebyście Państwo dobrowolnie sobie te terminy wyznaczyli i wpisali się właśnie na taką listę, która dzisiaj już będzie udostępniona w czasie obrad. Cały czas będzie do dyspozycji w Biurze Rady Miejskiej i w czasie sesji 30 grudnia także zostanie Państwu przedstawiona. Tak żebyśmy rzeczywiście mogli od 7 stycznia nasze dyżury rozpocząć.

Tę część chcę zakończyć informacją, która jak sądzę, wszystkim nam sprawi dużą radość i satysfakcję. Otóż ukazał się ranking *Global Cities and Future 2014—2015* przygotowany przez Grupę Financial Times — wydawcę jednego z największych ekonomicznych dzienników, gdzie wzięto pod uwagę 130 miast z całego świata i rozpatrywano ich pozycję i siłę w różnych kategoriach. Wrocław, proszę państwa, zajął wysokie VI miejsce w globalnym zestawieniu miast rynków wschodzących i IX miejsce w klasyfikacji wszystkich miast z najlepszymi strategiami przyciągania inwestycji. Nasze miasto także otrzymało III lokatę wśród dużych miast pod względem przyjazności dla prowadzenia biznesu. W tej ostatniej kategorii, ale w globalnym zestawieniu miast wschodzących, jest nawet liderem — jest na I miejscu na świecie wśród miast wschodzących średniej wielkości. Ponadto sklasyfikowano Wrocław na V miejscu pod względem kapitału ludzkiego

i co ważne — jakości życia w X zestawieniu dostępności. W tej kategorii, w której Wrocław jest na IX miejscu, Warszawa nasza stolica, jest na XXIII miejscu i wśród 130 miast świata tylko dwa polskie miasta się pojawiły — Warszawa i Wrocław. Z tym że Wrocław znacznie wyżej sklasyfikowany.

2. Rozpatrzenie wniosków w sprawie zmiany porządku obrad.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Grupa 14 radnych, kierując wniosek o odbycie sesji nadzwyczajnej, popełniła błąd formalny polegający na tym, iż punkt *Interpelacje i zapytania* znalazł się na początku, a wedle nowego statutu powinien się znaleźć w końcowej części naszych obrad. Zwróciłem się zatem do tej grupy radnych o poprawienie tego błędu. Oczywiście uzyskałem akceptację, za co bardzo dziękuję, ale musimy dopełnić formalności i na wniosek grupy radnych, która jest wnioskodawcą dzisiejszej sesji, poddaję pod głosowanie zmianę porządku obrad polegającą na zmianie kolejności punktu 13 i 14. To jest punkt uchwały, więc będzie punktem 14, a *Interpelacje i zapytania* będą punktem 14.

Głosowanie w sprawie zmiany porządku obrad

Wyniki głosowania: za – 36, przeciw – 0, wstrzymało się – 0

Porządek obrad stanowi załącznik nr 2 do niniejszego protokołu.

3. Informacja Prezydenta Miasta o kondycji finansowej wrocławskiego MPK.

Wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski: [W swoim wystąpieniu Wiceprezydent posiłkował się prezentacją multimedialną] Dzisiejszy porządek sesji został tak ułożony, że dotyczy komunikacji. W związku z tym chciałbym poinformować, że w większości punktów będę ja występował, ale też będę prosił o referowanie dyrektorów odpowiedzialnych za poszczególne obszary, tj. dyrektora Lecha Filipiaka, dyrektora Marka Czuryłę, dyrektora Zbigniewa Komara oraz prezesa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Oczywiście te nazwiska zostały „dopasowane” do tematów, które grupa występująca o tę sesję, przedstawiła panu przewodniczącemu, a pan przewodniczący przyjął to jako porządek obrad.

Pierwszy punkt, zanim przedstawię liczby, bo ekonomia to głównie liczby, podstawowe informacje ekonomiczne, pozwolę sobie na kilka słów wstępu. Szczególnie dla tych radnych, którzy rozpoczęli swoją kadencję i pewne informacje dla nich mogą być przydatne do tego, żeby podejmować właściwe decyzje oraz zrozumieć system funkcjonowania transportu publicznego. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. jest jednym z trzech przewoźników działających we Wrocławiu, realizującym łącznie 35 000 000 km — później to rozbiję bardzo precyzyjnie — ale jest to spółka specyficzna. Dlaczego tak mówimy? Dlatego, że ona działa w reżimie rozporządzenia wspólnot europejskich — rozporządzenie nr 1370/2007, które pozwala pod pewnymi bardzo restrykcyjnymi warunkami tej spółce świadczyć usługi publiczne według umowy wieloletniej bez przetargu. A więc spółka Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne nie startuje w przetargu o usługi publiczne, dlatego że uzyskała na bazie tego rozporządzenia status spółki wewnętrznej, tzw. podmiotu wewnętrznego. Znaczy to tyle, że priorytetem w ocenie tej spółki jest poziom i jakość świadczenia usług publicznych oraz realizacja zadań nałożonych przez jednego właściciela podmiotu wewnętrznego, jakim jest miasto Wrocław. Jeżeli chodzi o precyzyjne regulacje tego rozporządzenia, to dotknę tylko, bo to jest bardzo obszerne rozporządzenie, dotknę tylko transportu publicznego. Otóż jeżeli chodzi o transport publiczny, to spółka może w ten sposób świadczyć usługi pod warunkiem, że jej wyłączny właściciel zgodzi się zawrzeć

z nią umowę albo na 10, albo na 15 lat. Zaraz powiem, jakie umowy zawarliśmy i na tej podstawie, nie startując w przetargu, spółka ma, i to jest bardzo ważne, wypłacaną rekompensatę; a więc spółka ma jednego właściciela. Nie może kreować własnych przychodów i ma wypłacaną rekompensatę. A więc nie można do niej przykładać kalki klasycznej spółki powoływanej do tego, żeby generować zysk. W spółce publicznej nie powinno nawet to mieć miejsca. Kolejna rzecz, bardzo istotna — trzeba pamiętać, że w 2007 r. poprzez odpowiedni zapis i rozporządzenie Prezydenta Wrocławia w sprawie zasad zlecenia, rozliczenia realizacji zadań powierzonych do wykonania aktem założycielskim, w spółce Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne z ograniczoną odpowiedzialnością powierzono zadanie transportu publicznego. I tak — w zakresie usług tramwajowych to powierzenie, czyli umowa jest zawarta na lat 15, dlatego że wymagana jest bardzo duża stabilizacja, gdyż zakupy tramwajów, budowa torowisk są bardzo kapitałochłonne. Natomiast w zakresie usług autobusowych, to powierzenie nastąpiło na okres lat 10 i jest to wszystko zgodne ze wspomnianym przeze mnie rozporządzeniem. Jeszcze jedna bardzo ważna informacja. Otóż w spółce wymagana jest oddzielna rachunkowość dotycząca zadań zleconych przez Prezydenta Wrocławia, a oddzielna rachunkowość dotycząca realizacji innych zadań. Co roku jako właściciel i nadzorując Biuro Nadzoru Właścicielskiego, muszę udowodnić, że spółka nie naruszyła zasad konkurencji gospodarczej. Czyli nie może być tak, że np. rynek mi oferuje — do tego też jeszcze dojdziemy w dalszej części mojego wystąpienia — kilometr autobusem za 8 PLN, a ja spółce płacę 12 PLN, bo wtedy naruszam zasady konkurencji i mam zakaz finansowania tej spółki i nakaz wystartowania w przetargu. Pamiętamy okres, kiedy na tej samej trasie jeździły te same autobusy za trzy stawki. Taki był okres przed 2007 r. Jeszcze jedna bardzo ważna rzecz — rekompensata jest tożsama z wynagrodzeniem dla spółki, ale ekonomicznie uzasadnionym, a więc wynikającym z realiów rynku. I proszę Państwa, ostatnia to już tylko informacja. We Wrocławiu mamy sześć spółek świadczących zadania publiczne, pracujących jako podmiot wewnętrzny i nastawionych na realizację zadań publicznych, dlatego że tak wpisał właściciel w akt założycielski. To jest Wrocławska Rewitalizacja, to jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Wrocławskie Mieszkania, Ekosystem, Wrocławskie Inwestycje oraz Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej. Te wszystkie spółki są poddawane specjalnemu reżimowi kontrolnemu, aby nie utracić przywileju; przywileju realizacji zadań publicznych w ramach podmiotu wewnętrznego bez przetargu. Tyle tytułem wstępu. Mam nadzieję, że udało mi się Państwu w bardzo skróconej formie przedstawić całą tę formułę. Pracowaliśmy nad tym bardzo długo, jest to bardzo mocno udokumentowane, musiało być zrecenzowane przez podmioty niezależne od miasta. Na koniec tylko jeszcze w tym zakresie jedna bardzo ważna informacja. Mianowicie taka, że w ramach podmiotu wewnętrznego mogą być realizowane tylko zadania własne gminy. Tu jest wykaz tych zadań własnych. One wynikają wprost z ustawy. Nie ma żadnej interpretacji, nie wolno tego robić. Tylko zadania własne gminy mogą być realizowane w ramach tego podmiotu wewnętrznego, dla przykładu — ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami i ochrony środowiska, gminnych dróg i ulic, transportu publicznego, ochrony zdrowia, pomocy społecznej itd. To jest wprost cytāt z ustawy o samorządzie gminnym, gdzie są wyszczególnione precyzyjnie zadania własne gminy. Bo gmina może robić inne zadania, ale wtedy na wszystko musi być przetarg.

I proszę państwa, teraz przechodzimy do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Kilka zdań, co to jest to przedsiębiorstwo. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne realizuje zadania przewozowe na poziomie dokładnie 35 600 000 km. W komunikacji tramwajowej — 12 600 000 km, w komunikacji autobusowej — 23 000 000 km. MPK obsługuje 86 linii — 22 linie tramwajowe, 64 autobusowe. Tabor — 225 pociągów, 392 autobusy w tym 58 w ramach dzierżawy. O tym będziemy mówić w kolejnym gdzieś tam punkcie co do sposobu pozyskiwania tych autobusów, bliżej się do tego odniesiemy. Zatrudnienie, proszę państwa, w 2014 r. 2190 osób. Zatrudnienie spadło w stosunku do roku 2010 o 231 osób. I tak — motorniczowie, to jest 554, kierowcy — 796, zaplecze techniczne — 539, pracownicy umysłowi — 309. Dwa zdania wyjaśnienia. Cały nadzór

ruchu jest tak klasyfikowany, całe centrum sterowania ruchem, które jest wyprowadzone z MPK, jeśli chodzi o miejsce funkcjonowania, jest zintegrowane z Centrum Zarządzania Miastem i Centrum Zarządzania Kryzysowego, z obsługą ITS-u oraz z obsługą komunikacyjną świateł, więc ta liczba 309 osób [red. — pracowników umysłowych]. Z tego wynika, że przez ostatnie 4 lata prowadzona jest bardzo spokojna, bardzo wyważona w uzgodnieniu ze związkami zawodowymi restrukturyzacja zatrudnienia. Trzeba pamiętać, że obecnie pozyskiwane autobusy i tramwaje bardzo trudno jest naprawiać już w warunkach warsztatowych. W zasadzie to się robi już tylko u producenta, bo to są wyrafinowane systemy elektroniczne, których już nie da się naprawiać w ramach własnych zasobów. Wynagrodzenia. Otóż średnie wynagrodzenie we Wrocławskim MPK na koniec 2014 r. wyniesie 4562 PLN na zatrudnionego. Natomiast planowane na koniec roku 2015 — 4766 PLN. Wynagrodzenie w 2010 r. wynosiło — 4098 PLN. A więc przyrost macie, Państwo, tutaj wyszczególniony. Tak wygląda spółka Wrocławskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Teraz chciałbym przejść do rekompensaty. Spółka na bieżąco realizuje wszystkie swoje zobowiązania wobec kontrahentów. Nigdy przez ostatnie 4 lata nie była winna nikomu ani złotówki. W związku z tym mówienie, a padały takie słowa, o bliskim bankructwie, nijak się ma do tego, co przed chwilą powiedziałem. Nigdy nikomu nie byliśmy winni żadnych pieniędzy, dlatego że jesteśmy zobowiązani do wypłacania rekompensaty na właściwym poziomie. Tak funkcjonuje ta spółka. Nigdy nie opóźniliśmy się w wypłaceniu żadnych wynagrodzeń dla pracowników. Zachowujemy pełną płynność finansową i tutaj się na chwileczkę zatrzymam. Oczywiście jest coś takiego jak komfort dla zarządu, komfort dla głównej księgowej. I ja jak w domu mam albo na koncie, albo gdziekolwiek — jak mi leży tam 2000—3000 to czuję się dobrze. Ale jak te 2000—3000 mam 2 dni przed planowanym terminem zapłaty to też jest dobrze, więc ja te pieniądze trzymam na koncie u skarbnika. I czasami te pieniądze są w MPK tydzień przed terminem wypłaty, czasami 10 dni, a czasami 8 dni. Ale to nie ma nic wspólnego z tym, że kiedykolwiek komukolwiek byliśmy winni jakiegokolwiek pieniądze. Kolejna rzecz — legendarny wynik finansowy. Jeszcze do niego przejdę. Na razie wstępnie powiem tylko tyle — jeżeli chodzi o rekompensatę, bo tą nomenklaturą trzeba się posługiwać, w autobusach jest wypłacana w 100% łącznie z amortyzacją. W 100%. Jeżeli chodzi o tramwaje — jest wypłacana bez amortyzacji. Jest to zabieg celowy, zaplanowany. A dlaczego? A no dlatego, że te pieniądze muszą znaleźć się w budżecie gminy i w momencie, kiedy planujemy zakupić nowe tramwaje, te pieniądze trafiają do spółki. Wynik finansowy, który Państwo widzą na tym dolnym kółku, to będzie — 21 000 000 PLN, wynik księgowy. On jest planowany na dzień dzisiejszy. Myślę, że na koniec roku tak naprawdę, po wszystkich audytach będzie — 18 000 000 PLN. To jest należna kwota na zakup nowych tramwajów. Wczoraj pan skarbnik podpisał przelew do spółki na 17 000 000 PLN na te nowe tramwaje, które będą dostarczone w przyszłym roku. Ostatecznie podpiszemy kwotę na 39 000 000 PLN. W związku z tym, w tym roku wynik będzie bliski 0 lub lekko przewyższający 0. Chciałbym, aby tak było w każdej spółce. Przypominam, że ta spółka realizuje zadania publiczne. Proszę Państwa, bardzo istotna rzecz. O kosztach już mówiłem. Tutaj na tym diagramie Państwo widzą udział poszczególnych rodzajów kosztów. Mogę powiedzieć, że jeżeli chodzi o koszty płac, to jest ok. 150 000 000 PLN rocznie. Pozostałe 150 000 000 PLN, można przyjąć w bardzo dużym uproszczeniu, że rzeczywiste koszty funkcjonowania spółki, czyli należna rekompensata, to jest 300 000 000 PLN plus pieniądze na obsługę zadłużenia to jest ok. 25 000 000 PLN plus pieniądze na zakupy tramwajów. To są trzy podstawowe rzeczy. Z tego płace, to są ok. 150 000 000 PLN. Gdyby przyjąć, że poziom restrukturyzacji zatrudnienia, jeszcze raz powtórzę, ta nowa średnia płac na 4700 PLN już jest w wyniku negocjacji, które odbyły się chyba w listopadzie ze związkami zawodowymi tak i już wiemy, ile ona będzie wynosić za cały 2015 r. Na dolnym wykresie Państwo widzicie dynamikę kosztów i widać wyraźny spadek. Tak widzę swoją rolę. Przy pełnej stabilizacji zatrudnienia i bardzo restrykcyjnej, tak to trzeba powiedzieć, współpracy ze związkami zawodowymi jestem zobowiązany szukać jak najtańszych sposobów realizacji zadania i spółka miała rezerwy, które powoli wykazujemy. Według najnowszych badań, które

prowodzi niezależna instytucja Ogólnopolska Izba Transportu Publicznego mamy jednostkowo na przejechany kilometr najwyższe parametry, co Państwo w dalszej części prezentacji również będą mogli zobaczyć. Tak to mniej więcej wygląda w porównaniu z innymi miastami. Jeżeli chodzi o elementy, takie jak zakup tramwajów, zakup autobusów, mógłbym to powiedzieć teraz, ale Państwo Radni zwołujący sesję, składający wniosek rozbili to na oddzielne punkty, więc wróć do tematu w momencie kiedy ten punkt będziemy omawiać.

Proszę Państwa, na zakończenie, jeżeli chodzi o rozmowę o kondycji finansowej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Musimy sobie zdawać sprawę z tego, że jakość świadczonych usług zależy od tego, jaka jest załoga, ile na to przeznaczamy pieniędzy, jak odnawiamy tabor. Natomiast sposób realizacji musi iść w kierunku takim, jak we wszystkich miastach europejskich. Jaka jest tendencja? Tendencja jest taka, że transport ciężki, czyli transport tramwajowy jest domeną podmiotu wewnętrznego. Natomiast jeżeli chodzi o transport autobusowy w związku z tym, że nie jest przywiązany do trakcji, nie jest przywiązany do zasilania w granicach między 50% a 70%, organizuje podmiot wewnętrzny. Natomiast między 30% a 40% wystawia się do podmiotów rynkowych. Jest jeden warunek i my go przestrzegamy. Wszystkie autobusy należące do podmiotów zewnętrznych chodzą w naszym systemie. To znaczy pełne śledzenie punktualności, każde otwarcie drzwi jest rejestrowane, pełne wyposażenie w nasze urządzenia do sprzedaży biletów, czyli pełna kontrola jakości oraz punktualności i wszystkich innych parametrów, które powinny cechować transport publiczny. Natomiast jeżeli chodzi o tramwaje, to jest to bardzo duży wydatek jednostkowy. Okres amortyzacji tramwaju, to jest ok. 25 lat, w niektórych miastach do 30. W związku z tym nie ma podmiotu, który by zechciał taką usługę świadczyć. Jest to domena podmiotów wewnętrznych publicznych, przeważnie miejskich. Tak wygląda sytuacja ekonomiczno-finansowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Chciałbym powiedzieć jeszcze jedną, bardzo istotną rzecz. Przedsiębiorstwo świadczy swoje usługi w mieście. Mało kto wiedział, że 2 500 000 km, tak przewozów międzygminnych dawno świadczymy przez podmioty zewnętrzne i to już od kilku ładnych lat. Czy ktoś odbiera różnicę? Otóż nie. Bo one funkcjonują w ramach naszego systemu transportu publicznego. Będziemy również o tym mówić. Niedawno włączyliśmy koleje również do tego, zintegrowaliśmy z biletem, ale musimy... I kolejną, i tamtemu przewoźnikowi, i swojemu MPK oddać jedną rzecz i o tym trzeba pamiętać — transport publiczny w 50% jest deficytowy. To jest podstawowa rzecz. Transport jest deficytowy mniej więcej w 50%. Na 324 000 000, bo już muszę doliczyć teraz tego przewoźnika międzygminnego — 165 000 000 PLN mamy z biletów. Resztę dokładnie podatnik wrocławski i musimy o tym pamiętać, planując sieć, planując rozwój. A gdyby do tego doliczyć koszt budowy linii tramwajowych, linii zasilających przystanki i całej infrastruktury, to ten koszt deficytu kosztu transportu publicznego jest dużo większy. Ale taka jest jego natura. Tak jest w całym świecie, dlatego że jest publiczny i dlatego że musi być w ten sposób świadczony. I bardzo by mi zależało, żeby w ramach tych dyskusji o tym pamiętać. Tylko tytułem informacji — 4 lata temu z biletów, które mamy jedne z najtańszych w Polsce, drudzy jesteśmy od końca z dużych miast, mieliśmy przychodów 125 000 000 PLN. Na ten rok będzie 165 000 000 PLN. Dzięki temu, że uszczelniliśmy system. System jest całkowicie elektroniczny i bardzo położyliśmy nacisk na kontrolę legalności przewozu.

Dyskusja:

Radny Krystian Mieszkała: Szanowny Panie Prezydencie, w 2013 r. z bilansu wynika, że MPK sprzedało niefinansowych aktywów trwałych za 13 000 000 PLN. Rok wcześniej sprzedało je za 113 000 PLN. W związku z tym mamy wzrost 11000%. Pytanie — co Państwo sprzedali oraz dlaczego Państwo sprzedali? Drugie pytanie — dlaczego Państwo nie rozważyli przekształcenie spółki MPK w zakład budżetowy? Pan tu słusznie tłumaczy radnym, że są zadania publiczne i zgodnie z ustawą o finansach publicznych typowym podmiotem jest zakład budżetowy, ponieważ wszyscy wiemy, że MPK jest

nierentowne, było i będzie nierentowne. Wszystkie miasta walczą. Ale dzisiaj nie musimy upychać długów po spółkach, bo jest inny współczynnik zadłużenia, więc możemy to zrobić w formie zakładu. Będzie troszkę taniej. Dwa — wszyscy radni bardzo chcieli iść na kontrolę do MPK. Niestety, przepisy Komisji Rewizyjnej uniemożliwiają to. Jak będzie zakład budżetowy, wszyscy będą mogli tam pójść i nie będzie kłopotu. Wzrośnie nam przejrzystość, jawność i nie będzie żadnej komisji nadzwyczajnej. W związku z tym, pytanie — dlaczego Państwo nie chcą MPK w formie zakładu budżetowego?

Radny Łukasz Olbert: Chciałbym poprosić o podanie wyniku finansowanego za ostatnie 10 miesięcy b.r. w porównaniu do analogicznego okresu za rok 2013. I czy zmienia się zadłużenie lub zysk?

Radny Marcin Krzyżanowski: Panie Prezydencie, Pan tutaj powołał się na to, że sytuacja MPK jest dobra. Chciałem odnieść się do porównania MPK z branżą. Mam tutaj zestawienie i wynika z niego tak, że jeśli chodzi o płynność gotówkową, MPK jest poniżej średniej. Jeżeli chodzi o przychody, to też za bardzo, porównując się z innymi miastami, nie ma się czym chwalić. Konkretnie — Kraków 452 000 000 PLN, Poznań — 353 000 000 PLN. Dodatkowe pytanie, Pan tutaj wskazał na liczbę, jeśli chodzi o przychody — 309 000 000 PLN. Mam informację z bilansu o 269 000 000 PLN i taka też informacja jest w raportach dostępnych w Internecie. Czy mógłby Pan ewentualnie podać, przedstawić nam ten bilans, na którym Pan się opiera?

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Panie Prezydencie, mnie niepokoi, bo widać, kiedy patrzy się na ostatnie 3 lata, pewne tendencje. Więc jeśli chodzi o przychody MPK, to one maleją. W 2011 r. było 297 000 000 PLN, w 2012 — 289 000 000 PLN, w 2013 — 267 000 000 PLN. Takie dane wskazują dokumenty finansowe firmy. Jeśli idzie o wartość spółki, to mnie niepokoi jeszcze bardziej, chcę wiedzieć dlaczego i z czego wynika ta wartość, także wedle tych dokumentów jest z roku na rok coraz mniejsza. 2011 r. — 198 000 000 PLN, 2012 — 163 000 000 PLN, 2013 — 118 000 000 PLN. Zapytam jeszcze o stratę, bo to też w ostatnich latach wyraźnie widać, że strata jest ogromna 45 000 000 PLN. I jeszcze jedno pytanie, które moim zdaniem pasuje w tym miejscu, czyli kiedy pytamy o finanse. Dlaczego kupujemy PESE? Według moich informacji, gdybyśmy rzeczywiście mogli kupić nasze rodzime wrocławskie tramwaje, czyli tramwaje Protramu, które są sprawdzone i jeżdżą po wrocławskich torach, moglibyśmy te tramwaje kupić za połowę ceny. Dlatego Protram nie przystąpił do przetargu? Dobrze Pan wie, jaka jest ich sytuacja finansowa i niestety, dla nich kwota wadium, czyli 2 000 000 PLN była zaporowa i nie mogli wziąć udziału w przetargu. Jednak z punktu widzenia finansów publicznych zapłacić za tramwaj 8 albo 4 000 000 PLN to duża różnica. Szkoda, że w tym przetargu udziału wziąć nie mogli i że nie postaraliśmy się o to, żeby rodzima firma rzeczywiście mogła pokazać, że można tanio zrobić tak samo dobre tramwaje za mniejsze pieniądze. Bo wygląda na to, że faktycznie byłyby tanie.

Radny Piotr Maryński: Chciałbym zapytać, jakie były wyniki finansowe spółki MPK w roku 2010, 2011, 2012 i 2013? I czy prawdą jest, że z roku na rok wynik finansowy ulega pogorszeniu?

Radny Mirosław Lach: Panie Prezydencie, ile już mamy sprywatyzowanych linii autobusowych na dzień dzisiejszy? Procentowo prosiłbym o podanie, jak to wygląda. Kiedy chcemy osiągnąć ten poziom 30 czy 40% tych usług przez podmiot zewnętrzny? Jakie z tego tytułu będziemy mieli korzyści? Ilu ludzi w MPK straci pracę z tego tytułu?

Radny Jerzy Sznerch: Panie Prezydencie, czy będzie, jest planowana linia tramwajowa wokół osiedli Jagodno, Psie Pole, Nowy Dwór?

Radny Krzysztof Szczerba: Panie Prezydencie, o ile procent wzrosły koszty napraw taboru w 2013, w 2014 r. w stosunku do 2010 r.? A jeżeli ten wzrost wyniósł kilkadziesiąt

procent, to proszę o odpowiedź, jaki wpływ na ten wzrost miało pogorszenie się stanu taboru?

Radna Grażyna Kordel: Panie Prezydencie, dlaczego zatrudniamy we Wrocławiu mniejszą liczbę kontrolerów w porównaniu z innymi miastami? Ilu zatrudniamy w 2014 r.? Kiedy będzie uruchamiana linia nr 3 do szpitala przy ul. Kosmonautów?

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Panie Prezydencie, chciałem jeszcze kontynuować wątek straty. Strata w 2013 r., to 45 000 000 PLN, w 2014 — 21 000 000 PLN. Chciałem spytać właśnie o program naprawczy. Czy był jakkolwiek przyjęty? Z czego wynikały te straty i jaka jest struktura tej straty?

Radny Jan Chmielewski: Chciałbym podzielić sprawę na dwie strony. Jedna strona to sprawa pasażera, który ma określony standard i tu krótką wypowiedź Pana Prezydenta. Ja już funkcjonuję od początku rady w Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska. I raczej ten standard albo się utrzymuje, albo wzrasta i to dla pasażera jest rzeczywiście istotne. Istotne jest także to, że w porównaniu z innymi dużymi miastami, które mają podobne problemy finansowe, cena biletu jest na bardzo przyzwoitym poziomie i ta taryfa też szeroko pojęta jest na tyle rozbudowana, jak rozszerzyliśmy jeszcze swego czasu o bilet semestralny, to tym bardziej ona jest bardzo przyjazna. Semestralny w znaczeniu, że to jest na semestr, a nie tylko dla studentów. I z drugiej strony, jeżeli pozyskaliśmy informację, że na bieżąco regulowane są wszystkie zobowiązania, jeżeli mamy informację, że regularnie wypłacane są wynagrodzenia pracowników, że ta płynność jest zachowana, to miasto właśnie, powołując tego typu podmiot, realizuje misję przewozową i dla pasażera jest oczywiście ważne, żeby była coraz większa możliwość korzystania z komunikacji. Ale widzimy, że ten rozwój jest permanentny. Trzeba być naprawdę chyba złośliwym albo niezbyt bystrym obserwatorem, żeby nie wiedzieć, że się polepsza. Wiele miast nam zazdrości. Przyjeżdżają goście i postrzegają to pozytywnie. Oczywiście musimy mieć plan rozwoju. Pewnie wiemy z poprzednich posiedzeń Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska, że taki plan rozwoju istnieje, ale dla pasażera. To pasażer przychodzi, korzysta z komunikacji zbiorowej. Natomiast druga strona, to są te zobowiązania właściciela, czyli prezydenta, który musi w pewnym momencie regulować wszystkie należności.

Radny Dominik Kłosowski: Szanowni Państwo, jakie są wpływy z tytułu kontroli biletów za ostatnie dwa lata?

Radny Michał Piechel: Panie Prezydencie, kiedy będzie budowany [red. — zapis niezrozumiały]?

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Panie Prezydencie, z informacji o spółce dowiedziałem się, że zostało zwolnionych w ostatnim czasie w ramach restrukturyzacji 231 pracowników. Chciałem się dowiedzieć, czy to jest administracja, kierowcy, mechanicy? Właśnie z jakich grup pracownicy zostali zwolnieni?

Radny Sebastian Lorenc: Wysoka Rado, ja w przeciwieństwie do moich Koleżanek i Kolegów nie będę się czepiać strat, bo komunikacja zbiorowa, transport publiczny z tego co wiem, chyba musi przynosić straty. Nigdy nie uda się dojść do takiej sytuacji, w której on będzie na siebie zarabiać. Natomiast w wystąpieniu pana prezydenta zauważyłem kilka elementów, które wzbudziły mój wielki niepokój. Chodzi mianowicie o sformułowanie „optymalizacja kosztów”. Czy pod tym pojęciem kryje się również skracanie i przersedzanie kursów, bo z takowym zjawiskiem mamy we Wrocławiu do czynienia. Poza tym interesuje mnie również, czy MPK może występować w roli operatora i organizatora wedle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli czy może organizować transport w mieście zamiast Urzędu Miejskiego Wrocławia, używając do tego zewnętrznego przewoźnika? To jest dość istotna okoliczność, chyba

odróżniająca nas trochę od innych miast w Polsce. Czy MPK w takiej sytuacji weźmie odpowiedzialność za kursowanie i za jakość usług świadczonych przez tego operatora zewnętrznego, czyli do kogo będzie można kierować skargi, kto będzie podmiotem odpowiedzialnym za organizację, punktualność etc.?

Radny Jerzy Sznerch: *Ad vocem*, Panie Prezydencie. Rozumiem, że w następnym punkcie Pan rozszerzy informacje dotyczące połączeń tych kolejnych, skomponowanie ich w ten system komunikacyjny?

Radny Marcin Krzyżanowski: *Ad vocem*. Chciałem się w pełni zgodzić z Kolegą Sebastianem Lorencem, że MPK nie jest do tego, żeby zarabiać i osiągać jak największy zysk, ale jednak niepokojące jest to, że porównując branżę i inne tego typu przedsiębiorstwa, jednak strata MPK rośnie z roku na rok i jest bardzo duża. Tak że jak się popatrzy na branżę, ona oscyluje właśnie w granicach 0. A u nas od dobrych kilku lat strata się zwiększa.

Radny Tomasz Hanczarek: Panie Prezydencie, Szanowni Państwo. Tak naprawdę czego ja oczekuję od zarządzających? Właśnie tego, żeby zarządzanie było na jak najwyższym poziomie. Czym to się mierzy? Mierzy to się na pewno tym, czy optymalizacja kosztów jest, czy jej nie ma. Oczywiście jest to, że optymalizacja kosztów, to jest permanentny stan w każdym przedsiębiorstwie. Panie Prezydencie, w związku z tym, mam jedno pytanie. Chodzi mi o koszt wozokilometra w ciągu ostatnich 5 lat i jeśli chodzi o tramwaje, i jeśli chodzi o autobusy, pomijając amortyzację. I jakość. Tutaj była wypowiedź, nie mam zastrzeżeń do jakości MPK i widzimy, że ona permanentnie wzrasta od paru lat. Natomiast ewidentnym benchmarkingiem będzie to, czy cena wozokilometra spada, utrzymuje się na tym poziomie czy wzrasta? Ostatnie 5 lat.

Radny Damian Mrozek: Panie Prezydencie, chciałem się zapytać odnośnie do mojej interpelacji sprzed roku, w której pisałem o zniesienie opłaty bagażowej. Wrocław jest jedynym miastem w Polsce z tych większych sześciu miast, które taką opłatę, archaiczną opłatę bagażową ma. Otrzymałem odpowiedź, że nie przewiduje się, ale zostanie to w najbliższym czasie przemyślane. Czy coś w tym temacie przez ten rok dało się uzgodnić?

Radny Krzysztof Szczerba: *Ad vocem* optymalizacji kosztów, o których tutaj mówimy, mam pytanie — w jaki sposób zamawiana jest energia do napędzenia tramwajów i czy wybrany jest jeden wykonawca do wszystkich stacji prostownikowych, czy też wygląda to inaczej? I czy przeprowadzono analizę opłacalności obu tych wariantów?

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Zamykam dyskusję wobec braku zgłoszeń. Chcę tylko poczynić pewną nieśmiałą uwagę, że pytania Państwa dotyczyły wszystkich punktów, w których tylko 1, a jest ich w sumie 15, został omówiony.

Wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski: Bardzo dziękuję za te pytania. Ale przepraszam, Panie Przewodniczący, również chciałem to powiedzieć. Bo albo jest porządek sesji, albo go nie ma. W związku z tym, proszę rzucić okiem na porządek, który Państwo zaproponowaliście, bo to głównie od tych, którzy proponowali teraz te pytania padają, że my specjalne prezentacje przygotowaliśmy i wystąpienia w zakresie zmiany linii, czy będzie linia na Popowice, czy nie będzie itd. I jeżeli Państwo pozwolą, to moi Koledzy, słysząc już te pytania, na nie odpowiedzą i uzupełnią wypowiedź. Ja nie będę odpowiadał na ten temat.

A teraz co sobie zdążyłem zapisać i na co mogę odpowiedzieć. Sprzedaliśmy zajezdnię. W sensie takim, że miasto ją przejęło, wypłaciliśmy MPK, bo była na majątku MPK,

pieniądze w kwocie 14 000 000 PLN i to był akt jednorazowy. Uważaliśmy, że jak uszczuplamy majątek MPK, to powinniśmy za niego zapłacić. Proszę Państwa, dywagacja zakład budżetowy czy spółka. To pytanie — zakład budżetowy może się zadłużać? Nie bardzo. W związku z tym mam większą elastyczność. Czy tak przejrzysto widzę koszty w zakładzie budżetowym jak w spółce? Nie. W związku z tym, już z tych dwóch powodów ja wybrałem spółkę i będę tego pomysłu bronił. Jeżeli Wysoka Rada lub moi przełożeni zdecydują, że mam przekształcić MPK w zakład budżetowy, będę przekonywał, żeby tego nie robić właśnie z tych względów, o których powiedziałem. Oczywiście jestem w stanie uzasadnić i wymienić jeszcze kilkanaście innych powodów, w których łatwiej mi restrukturyzować oraz śledzić koszty w spółce.

Proszę Państwa, zadłużenie—zysk. Po to robiłem wstęp, żeby Państwu uzmysłowić, że to jest rekompensata. W związku z tym, ma to być uzasadniony zwrot pieniędzy, które przedsiębiorstwo wydało, realizując usługę publiczną i to mi się wiąże troszeczkę z ostatnim pytaniem, bo skoro się Państwo tak martwicie o przychód, to jak to połączyć z bezpłatną komunikacją, o której kiedyś rozmawialiśmy? To albo zależy komuś na tym przychodzie, albo nie zależy. Kompletnie nie powinniśmy mówić o zysku w MPK. Powinniśmy mówić o uzasadnionej rekompensacie kosztów. Bardzo bym prosił, mogę przyjść na posiedzenie Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska, zrobić bardzo dużą prezentację, jak te koszty liczymy. Bo jestem zobowiązany raz do roku wziąć audytora zewnętrznego, który ma akredytację właściwych służb podatkowych, który — przepraszam za sformułowanie — rozgrzesza mnie, czy ja naruszyłem zasady konkurencji, czy nie, zlecając bez przetargu.

Jeżeli chodzi o płynność finansową — nie mogę porównywać MPK do żadnej spółki branżowej. Nie mogę, dlatego że spółka branżowa musi wystartować w przetargu. Musi generować zysk dla właściciela. Musi pokryć swoje wszystkie koszty. W związku z tym, mogę porównywać do rynku i robię to w dwóch momentach — w momencie, kiedy ogłosiłem przetarg na 4 500 000 km oraz w momencie, kiedy co roku mam audyt. Odrzuca te wszystkie parametry ten audytor z firmy typowej transportowej, która utrzymuje się na rynku, bierze goły koszt wozokilometra i porównuje z moim. I mówi — w zasadzie to jest to samo. W związku z tym musimy być konsekwentni. Albo dbamy o to, żeby najlepiej i najtaniej wydać pieniądź publiczny, najlepiej wydać na najtańszą usługę na najwyższym poziomie czy też... Bo ja jestem w podwójnej roli. Przecież jaki mam problem? Wpiszemy z Marcinem Urbanem [red. — Skarbnik Miasta] w budżet 400 000 000 PLN i będą mieć zysku 30 000 000 PLN. Ale to chyba nie o to chodzi. Chodzi o to, żeby świadczyć usługę publiczną jak najlepiej za jak najmniejsze, bo to są pieniądze podatników. MPK nie może mieć zysku. Nie powinno. Powinienem dać tyle pieniędzy jako nadzorujący, żeby wystarczyło na bieżące koszty i na zakup nowych tramwajów, o czym jest kolejny punkt i będziemy mówić.

Wartość spółki jest według tego, co ja mam — przechodzę do kolejnego punktu — 600 000 000 PLN, a nie 200 000 000 PLN. Nie wiem, skąd Pan tę kwotę wziął, że wartość spółki to 200 000 000 PLN. [głosy z sali] Nie. Mówił Pan o wartości, wyraźnie zapisałem. [głosy z sali] I dalej. Strata finansowa. To mogę powtórzyć jeszcze raz tylko to samo. Strata bilansowa wynosiła w 2011 r. 25 000 000 PLN, w 2012 r. — 41 000 000 PLN, w 2013 r. — 45 000 000 PLN, w 2014 prognozowana będzie gdzieś tak na poziomie 18 000 000 PLN. Ale jak uwzględnić to, że już dostarczyliśmy pieniądze na zakup tramwajów — będzie bliska zeru. A więc widać, że tę misję, którą sobie narzuciliśmy, że odtwarzamy majątek z budżetu miasta, konsekwentnie realizujemy. Były porównania przychodów z innymi miastami. Tylko znowu, pozwolę sobie nieśmiało zauważyć, że to nie jest przychód w tamtych spółkach. To jest koszt transportu publicznego i proszę sobie popatrzeć na ranking, kiedy my mamy koszt w granicach 8 PLN, niektóre miasta mają w granicach 12 PLN za kilometr. Ja nie jestem od tego, żeby restrukturyzować koszty w spółkach w Poznaniu, w Krakowie albo w Warszawie i to się stąd właśnie bierze.

Jeżeli chodzi o uwagi dotyczącą Pesy i Protramu. Będziemy mówić jeszcze o sposobie wymiany tramwajów. Proszę mi znaleźć paragraf w ustawie o zamówieniach publicznych, że mam preferować podmiot wrocławski. I proszę pójść później ze mną na przesłuchanie w tej sprawie. Bardzo o to proszę. Nic więcej nie powiem, bo co mogę powiedzieć? W tym samym miejscu padnie pytanie — jak to Pan mógł przyjąć takie zamówienie bez wadium? Wadium świadczy o kondycji finansowej. O tym rozmawiamy — kondycja finansowa Protramu jest, jaka jest. Każdy może zajrzeć do KRS-u. To co ja mam z tym fantem zrobić? Pytam wprost.

Proszę Państwa, usługi przewozowe zewnętrzne. Mamy specjalny punkt, jak Państwo wiedzą, dotyczący tego.

Optymalizacja kosztów. Mówiliśmy o kosztach MPK, a nie o kosztach transportu publicznego. To jak Pan mówi, że są skracane niektóre linie itd. to nie są koszty MPK, bo MPK ma płacone za przejechany kilometr. Jeśli chodzi o linie na osiedla i na wszystkie, które Państwo byli uprzejmi wymienić, będzie osobny punkt. Pan Marek Czuryło jako dyrektor odpowiedzialny za rozwój transportu precyzyjnie do wszystkiego się odniesie. Bardzo proszę o cierpliwość.

Linia „3”, linia na wszystkie wymienione osiedla, Pan Jerzy Sznerch wymieniał te linie. Do tego się w poszczególnych punktach odniesiemy.

I chciałbym jeszcze powiedzieć o jednej rzeczy — wpływy z kontroli biletów. To cały wzrost przychodu z 125 000 000 PLN do 165 000 000 PLN wziął się z trzech powodów. Wzrasta nam liczba pasażerów i bardzo będę prosił Pana Dyrektora, żeby precyzyjnie podał, bo ja już w tych stosach papierów teraz tego nie znajduję. Wzrosło tam chyba o kilkanaście milionów pasażerów w ciągu roku. [głosy z sali] O 6 milionów pasażerów mamy więcej przewożonych w perspektywie ostatnich 3 lat, stąd więcej biletów sprzedanych. To jest jeden powód wzrostu o 40 000 000 PLN przychodu ze sprzedaży biletów. Po drugie — uszczelnienie taryfy poprzez elektroniczny system sprzedaży. Po trzecie, i tu powiem dość obcesowo, ale tak zrobiliśmy — kontrolerzy mają prowizję. W związku z tym, bardzo precyzyjnie, z dużym zaangażowaniem realizują swoje zadania i przekonują wrocławian, i nie tylko wrocławian, wszystkich korzystających z komunikacji, że kasowanie biletów w 50% deficytowego jest podstawowym obowiązkiem korzystającego z transportu publicznego. Stąd bierze się ten przyrost. Jeżeli chodzi o koszt, który my ponosimy z powodu kontroli biletowej, on jest wypłacany do MPK, bo tę usługę kontraktujemy w MPK. I ta usługa obejmuje wszystkich przewoźników, którzy działają na terenie Wrocławia. Powiem tak — starym zwyczajem przejrzę protokół. Jeżeli na któreś z pytań zbyt precyzyjnie nie odpowiedziałem lub nie odczytałem, bo bardzo szybko Państwo zadawali pytania, ja dość szybko je notowałem, na pewno udzielę odpowiedzi.

4. Informacja Prezydenta Miasta na temat najbliższych planów rozwoju sieci tramwajowej i autobusowej.

Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Zbigniew Komar [W swoim wystąpieniu Dyrektor posiłkował się prezentacją multimedialną]: Przede wszystkim chciałbym wyjaśnić, że przez rozwój sieci tramwajowej i autobusowej można rozumieć układ linii, a można rozumieć też, czy obejmujemy nowe obszary miasta komunikacją autobusową lub tramwajową. Departament, w którym pracuję, koncentruje się na rozbudowie infrastruktury dla komunikacji zbiorowej, czyli i dla tramwajów, i dla autobusów. Dlatego ta część prezentacji będzie poświęcona działaniom i planom dotyczącym tego, jaki przewidujemy rozwój infrastruktury niezbędnej dla komunikacji zbiorowej. Jest oczywiste, ale muszę to powiedzieć, że jeśli chodzi o infrastrukturę tramwajową, o sieć tramwajową, to przesądza tutaj układ torowisk. Za chwilę pokażę

szczegóły, ale to, co jest tam wyróżnione takim trochę ciemniejszym kolorem, to jest istniejący układ torowisk we Wrocławiu. Jest oczywiście, że tylko taka sieć, jaka tam, gdzie zbudujemy tory, tylko tam będą jeździć tramwaje. Natomiast w autobusach jest sytuacja, jak wszyscy wiemy, odmienna. Autobusy mogą jeździć po drogach publicznych. Oczywiście, jak spełniają odpowiednie parametry te drogi, ale ogromna większość spełnia. Czyli można elastycznie kształtować w zależności od potrzeb układ linii autobusowych. Oczywiście jak powstają nowe, ważne drogi międzydzielnicowe, np. Obwodnica Śródmiejska, teraz Obwodnica Leśnicy, to wraz z tym na takich drogach pojawiają się linie autobusowe. Ale nie jest to trwałe przywiązanie, ponieważ jak wiadomo, w zależności od popytu na te przewozy linie autobusowe bardzo łatwo jest zmieniać z jednej drogi na drugą. Z tramwajami nie mamy tego luksusu — tam, gdzie nie mamy torowisk, oczywiście tramwaj nie pojedzie. W związku z tym najważniejsze informacje te strategiczne dotyczą infrastruktury tramwajowej. Chociaż w tej prezentacji będę chciał przedstawić kilka przykładów przedsięwzięć, które przewidujemy w najbliższych 4 latach i nad którymi pracujemy. Ale też będzie od razu powiem — jeden przykład, tutaj jest na niebiesko wyróżniony, budowy infrastruktury autobusowej. Proszę Państwa, w tej chwili przesądzone na najbliższe lata są 4 inwestycje. Pierwsza z nich na samej górze, tutaj zaznaczona, to jest budowa torowiska tramwajowego, który połączy osiedle Kozanów od ul. Millenijnej ul. Popowicką, Starogłobłą i dalej Długą do skrzyżowania z ul. Jagiełły i dalej ul. ul. Dubois, Drobnera. Oczywiście z poprzecznym połączeniem do pl. Jana Pawła II. Jest to trasa od dawna planowana. Za chwilę kilka słów o niej powiem. Idea tej trasy i zasadność, zaplanowana od kilkunastu lat, polega na tym, powiedzmy sobie, że główny ciąg transportowy w kierunku zachodnim komunikacji tramwajowej, to jest oczywiście ul. Legnicka i ul. Lotnicza — tutaj symbolicznie, schematycznie oczywiście zaznaczone czerwonymi strzałkami. Jest to niestety jedyny korytarz komunikacji tramwajowej, w którym możemy zaoferować mieszkańcom możliwość przejazdu tramwajem z zachodu do centrum miasta. Dobudowaliśmy ostatnio połączenie osiedla Kozanów i Stadionu Miejskiego, ale tylko do ul. Millenijnej. I te linie, które obsługują te osiedla, w tej chwili to są linie 31 i 32 dzisiaj są wtłoczone, jak te strzałki górne pokazują, w korytarz ul. Legnickiej. W tej chwili w godzinach szczytu nawet 40 pociągów w jednym kierunku na tej ul. Legnickiej się przemieszcza. To jest maksymalne oczywiście natężenie. Po godzinach szczytu jest to znacznie mniej. Zgodnie ze sztuką projektowania takich korytarzy tramwajowych, jest to wartość zbyt duża dla zapewnienia odpowiedniego poziomu niezawodności ruchu. Wiemy, że komunikacja tramwajowa ma specyficzne uwarunkowania techniczne, gdzie każda awaria czy to zwrotnicy, czy kolizja z jakimś pojazdem, który przekraczał torowisko, już nie mówiąc o innych przyczynach technicznych, jakie mogą się zdarzyć, powoduje, że cały korytarz jest zablokowany. W związku z tym ul. Legnicka dzisiaj jest pod specjalnym nadzorem służb technicznych. Na razie nie mieliśmy bardzo długich przestojów, ale co jakiś czas zdarzają się takie losowe zdarzenia. Dlatego od lat już było planowane utworzenie drugiego korytarza równoległego, który tu symbolicznie jest zaznaczony tym kolorem pomarańczowym. Korytarza, którego początek wybudowaliśmy na osiedlu Kozanów od Stadionu Miejskiego do ul. Millenijnej. I teraz to zadanie, o którym w tej chwili mówię, polegać będzie na kontynuacji tego, wzdłuż ul. ul. Popowickiej, Starogłobłej i Długiej. W ten sposób, pamiętając o tym, że w ul. Millenijnej już jest torowisko — możliwe będzie zamienne wykorzystywanie tych korytarzy, zarówno przez regularne linie, ale także również w sytuacjach awaryjnych. Albowiem czy z Pilczyc, czy też z Leśnicy dalej, która tu nie jest narysowana, będzie możliwość przejazdu przez ul. Millenijną na ciąg ul. ul. Popowicka–Długa, jak również z Kozanowa tak jak dzisiaj jest możliwość przejazdu ul. Legnicką. Jeśli chodzi o układ stały, to będą linie zarówno z Pilczyc, które wykorzystają ten nowy korytarz, czyli te z ul. Millenijnej do ul. Popowickiej, jak i z Kozanowa, które wykorzystują dzisiejszą ul. Legnicką. Oczywiście też zostaną zachowane linie wzdłuż ciągu ulic Lotniczej i Legnickiej i z Kozanowa wzdłuż tej nowej trasy w rejon ulic Dubois i Długiej. Te trzy strzałki na końcu po prawej stronie pokazują, że są co najmniej 3 możliwości skomunikowania poprzecznego tych linii dla elastyczności układu. Pierwsze takie

skomunikowanie to będzie przez Mosty Sikorskiego, czyli już na skrzyżowaniu z ul. Jagiełły będzie możliwy przejazd w kierunku pl. Jana Pawła i oczywiście w drugą stronę. I następne takie skomunikowania to są przez most czy to Pomorski, czy Uniwersytecki — zależy w którym kierunku, jak i przez ul. Świętej Jadwigi od pl. Bema do pl. Dominikańskiego. W ten sposób chcemy utworzyć dwa korytarze wschód—zachód z możliwością elastycznego przeplatania się pomiędzy tymi korytarzami poszczególnych linii. Na trasie, może jeszcze dwa słowa, jest robiona szczegółowa koncepcja. Są zrobione wstępne oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast istota problemów polega na tym, że są tam dwa wiadukty. Brak skrajni pod tymi wiaduktami — jeden był przy stacji Popowice, drugi na ul. Długiej koło Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta spowodował, że do Euro 2012, wtedy kiedy tę inwestycję chcieliśmy zrealizować, nie było możliwości wybudowania tej trasy, pomimo że już wtedy mieliśmy przygotowaną szczegółową koncepcję. Zawiedli tutaj nasi koledzy, bo od lat współpracujemy z PKP, którzy również do Euro 2012 mieli wyremontować, przebudować linię E59 w kierunku na Poznań. Niestety, w znacznym odcinku ją zrobili, ale poza województwem wrocławskim przed Euro 2012, a teraz właśnie kończona jest przebudowana wiaduktów nad ul. Popowicką. To już Państwo widziecie, że praktycznie ten wiadukt lada chwila będzie przebudowany. Drugi wiadukt przy ul. Długiej dopiero musi być przebudowany w ramach tej inwestycji. Rozmawiamy tutaj z kolejarzami [red. — PKP]. Oczywiście kolejarze też mają te linie, ona się nazywa 143 w kierunku Nadodrza i dalej Leśnicy, też mają w planach modernizację. Ale tutaj stoimy na stanowisku i tak przygotowujemy ten projekt, że nawet jeżeli kolej nie będzie modernizować tej linii, to my i tak chcemy wiadukt przebudować. Nie jest zasadne dalsze czekanie na ten proces inwestycyjny kolejowy. Wiadukt musi być przebudowany, bo przepustowość jest absolutnie za mała, i poprzeczna, i wysokościowa. I ostatnia informacja, wielokrotnie takie pytania otrzymujemy — jak będzie przebiegać to torowisko? Proszę Państwa, kto zna przebieg torowiska na osiedlu Kozanów, a właściwie nawet od stadionu, to pamięta zapewne, że torowisko jest wydzielone oczywiście, bo tylko wydzielone budujemy po północnej stronie ciągu drogowego, czyli Odry, mówiąc popularnie. I konsekwentnie tak to wynikało z tej ogólnej koncepcji w 2006—2007 zrobionym, jeszcze przed Euro 2012. Konsekwentnie będziemy szli po stronie północnej, czyli na ul. Popowickiej, na ul. Starogroblowej aż prawie do wiaduktu na ul. Długiej. Tam jest ul. Gnieźnieńska, kiedyś giełda tam była. Przed tym jest GPZ — Główny Punkt Zasilania Energetyki, który jest nie do ruszenia. W związku z tym, w tym miejscu torowisko w tej północnej stronie, patrząc od centrum z prawej strony wejdzie już w środek ul. Długiej. Przypomnę, tutaj mam nawet wizualizację, że budując ul. Długą już zakładano, że torowisko będzie wewnątrz pomiędzy jezdniami, czyli nie tak jak na pozostałej części. Wizualizacja pokazuje rejon planowany oczywiście, tutaj w technicznym projekcie trochę inaczej to przejście może przebiegać, ale rejon przecięcia z linią kolejową 143, czyli za ul. Poznańską, a dolna to już jest odcinek przy Mostach Dmowskiego. Wiele lat temu już wewnątrz mostów drogowych są zbudowane dwa mosty tramwajowe, które są co roku konserwowane, przystosowane do tego, że pod względem nośności konstrukcji one są gotowe. Oczywiście trzeba na tę infrastrukturę tramwajową nałożyć. Jest to projekt o najwyższym priorytecie w tej chwili dla miasta. Według deklaracji pana prezydenta w ciągu tych 4 lat będzie wybudowany. My robimy wszystko oczywiście, żeby to zrealizować. Na wstępnej liście jest, bo taka jest na lata 2014—2020 przyjmowana, on jest zgłoszony. Zresztą od wielu lat już jest znany, w Warszawie był prezentowany. Natomiast od razu wyjaśnię, że ministerstwo w tej chwili jeszcze formalnych wniosków o dofinansowanie projektów z budżetu lat 2014—2020 nie przyjmuje. Jeszcze nie ogłosiło naboru projektów. To nie przeszkadza temu, że prace nad tym projektem są prowadzone. Wszystkie te prace przygotowawcze, które są niezbędne, żeby można wniosek złożyć wtedy, kiedy będzie nabór na takie projekty. Drugi przykład, o którym chciałbym powiedzieć, to jest trasa na Nowy Dwór. Proszę Państwa, trasa na Nowy Dwór od dawna przygotowywana też może być ze względu na trudności techniczne, które są w rejonie Wrocławskiego Parku Przemysłowego. Wiemy, że tam jest cała wiązka linii kolejowych, przez które tramwaj nie może przejechać.

W związku z tym, od wielu lat ta trasa była postulowana, żeby ją wybudować. Ale niestety, nie było możliwości wybudowania ze względu na bardzo wysokie koszty tej trasy. Teraz jesteśmy na takim etapie, że przeanalizowaliśmy ekonomiczne aspekty dwóch rozwiązań. Pierwsze rozwiązanie to jest oczywiście trasa tramwajowa. Drugie rozwiązanie, to jest coś, co się od kilku lat w Europie, a na świecie od kilkunastu pojawia, czyli wydzielony korytarz autobusowy. Wydzielony korytarz autobusowy w Polsce przyjęło nazywać „metrobus”. To jest robocza nazwa. Ona jest dla wielu myląca, bo się kojarzy z metrem. Może się zmienić nazewnictwo. W tej chwili w literaturze krajowej używa się nazwy metrobus. Ja osobiście nie jestem zachwycony tą nazwą, ale tak się mówi. Konkretnie chodzi o trasę, która jest całkowicie wyizolowana z ruchu samochodowego i przeznaczona tylko dla komunikacji publicznej, autobusowej. Oczywiście to mogą być różne linie autobusowe. Mogą być klasyczne takie jak teraz mamy, mogą być autobusy elektryczne, mogą być z napięciem hybrydowym. Zależy to od warunków, jakie są stawiane na rzecz ewentualnego dofinansowania takiej trasy, ale także i tu pokażę może obrazek — na świecie są to często autobusy wielkopojemne. Oczywiście mam pełną świadomość, że każde z tych zdjęć nie pasuje do Wrocławia. Nie chcę Państwu wmawiać, że to będzie dokładnie tak wyglądać. To nie będzie dokładnie tak wyglądać. Natomiast tu jest dokładnie pokazana idea. Idea jest taka, że samochody jeżdżą obok i autobusy mają swoją jezdnię. Najczęściej w zabudowanych obszarach ta jezdnia jest wewnątrz i taką jezdnię zbudowaliśmy już na ul. Strzegomskiej na osiedlu Nowy Dwór. Od ul. Nowodworskiej, czyli za ul. Gądowianką do ul. Rogowskiej. Natomiast wcześniej, jadąc od miasta, takiej trasy nie mamy. Dzisiaj przebiega tam na różnych odcinkach 9, a nawet na jednym kawałku 11 linii autobusowych, które wszystkie, niestety, są spowalniane przez ruch samochodowy. Jest to ul. Strzegomska — ulica jednoprzestrzenna po jednym pasie w każdym kierunku i wszystkie utrudnienia, jakie są, odbijają się na komunikacji zbiorowej. Dodatkowo wszyscy wiemy, że jeden z większych problemów, to jest przekroczenie torów kolejowych. Nie ma wiaduktów, są dwa przejazdy. Jeden w tym kierunku, drugi przy ul. Wagonowej i te autobusy, jak mają szczęście, to nie stoją, jak nie mają szczęścia, to stoją. W związku z tym, przygotowaliśmy najpierw analizę obu wariantów. Można wybudować tramwaj, można wybudować autobus. Można też zrobić takie rozwiązanie, jak było na Nowym Dworze, czyli na ul. Strzegomskiej, gdzie przebudowując ul. Strzegomską, wydzieliliśmy jezdnię wewnątrz, po której dzisiaj jeżdżą autobusy, ale nie jest wykluczone, że kiedyś będzie mógł jechać tramwaj. Czyli można powiedzieć tak — wybudujemy trasę dla autobusów, ale nie zamykamy cesji. Jeżeli kiedykolwiek ekonomia uzasadni, że tramwaj byłby zasadny tam, to nie jest to wykluczone. A jest to ekonomia. Nie chcę się tutaj zasłaniać tylko naszymi analizami, ale muszę przypomnieć, że od 2006 r. zrobiliśmy kilka dużych projektów. Mówię o komunikacji tramwajowej, które Unia Europejska dofinansowywała. Pierwsze może nie wszyscy pamiętają — to był projekt linii „7”, linii „6” z ulicami Szewską, Grodzką. Potem tramwajów, pl. Powstańców Wielkopolskich. Od tego czasu zostaliśmy dobrze nauczeni, my urzędnicy, że analiza ekonomiczna jest podstawą akceptacji wniosku. Nieprzyjęte będzie żadne studium wykonalności, w którym będzie tylko bardzo dobra ekologiczna ideologia, czyli spełnianie celów Unii Europejskiej dotyczących ochrony środowiska, ekologicznych form transportu, a do takich zalicza się oczywiście tramwaj. Natomiast nie będzie przyjęta, jeżeli się nie wykaże ścisłą analizą, że to jest optymalne rozwiązanie. Dlatego wiedząc o tym i chcąc budować ten tramwaj na Nowy Dwór, zrobiliśmy analizę wariantową. Niestety, wypadła ona bardzo niekorzystnie na rzecz tramwaju przy obecnym stanie. Znaczy to tyle, że w przyszłości nie będzie inaczej. Może za 15 lat, może za 20, ale przy dzisiejszych uwarunkowaniach na pewno nie jesteśmy w stanie obronić wariantu tramwajowego jako bardziej efektywnego. Nie będę tu Państwa zanudzał szczegółami, ale tylko dwa hasła powiem — infrastruktura jest droższa. 71 000 000 PLN. Możemy dyskutować, czy 65 czy 75. Nam wyszło 71 000 000 PLN, jest droższa. [Red. – zapis niezrozumiały], zasilanie, torowiska, trakcja i wiadukt dłuższy nad torami kolejowymi. Są oczywiście artykuły w gazetach, gdzie niektórzy panowie z politechniki, naukowcy jak by nie było, wypowiadają się, że można nie przestrzegać wymaganych przepisami pochyłości 6%,

zamiast 3% zrobić 6%, tramwaj też przejedzie, bo w Gdańsku pojechał. My na tym poziomie nie dyskutujemy. Oczywiście, wymienialiśmy się tymi niweletami, oni rysują takie, my rysujemy zgodnie z przepisami. Nie ma mowy, żebyśmy dostali pieniądze na rozwiązania sprzeczne z polskimi przepisami, czyli pochylenia takie, jakie dopuszcza polskie prawo — 3% muszą być zachowane przy przekraczaniu torów kolejowych. Oczywiście łatwo wyliczyć, że wiadukt wtedy wynosi dokładnie, o 100% jest dłuższy. Przy autobusach 6%, ostrożnie liczymy, przy tramwajach 3%. A to jest jeden ze składników. Do tego kable, zasilanie, torowisko, eksploatacja. Dalej — torowisko tramwajowe musiałyby być i tylko taki wariant dopuszczamy — zabudowane. Dlaczego? Bo nie wyobrażamy sobie, żeby społeczeństwo zaakceptowało, że jedna, dwie czy trzy nawet, możemy dyskutować, linie tramwajowe będą jeździć na Nowy Dwór po torowisku wydzielonym, a pozostałe linie autobusowe albo zlikwidujemy, absolutnie nikt nam tego nie zaakceptuje. Są różne kierunki. Mamy 9 linii dzisiaj. Zlikwidujemy, skazemy tych ludzi na dwie przesiadki? Chyba nie. Wobec tego, te inne linie będą stały w tych korkach. Też oczywiście nikt tego nie dopuści. Jak wydajemy setki milionów na trasę tramwajową, to musi być ona zabudowana, czyli takie przyjęliśmy założenie, musi być torowisko z jednoczesną jezdnią autobusową. Oczywiście to bardzo istotnie zwiększa koszty w stosunku do torowiska takiego jak mamy np. na Kosmonautów, czyli typu kolejowego, otwarte torowisko, które jest znacznie tańsze. Infrastruktura. Ale druga rzecz to jest tabor. Porównanie kosztów taboru tramwajowego i autobusowego wypada w tym wypadku bardzo niekorzystnie na rzecz tramwajów. Oczywiście mamy świadomość, że 30 lat tramwaj może jeździć, a autobus 10, ale nawet trzykrotna wymiana, czterokrotna wymiana pełnego taboru autobusowego zakupionego dla potrzeb tych linii wychodzi istotnie poniżej 50% kosztów tramwajów. Proszę Państwa, najprostsze liczby, nie będę tu przytaczał... Jeżeli ktoś będzie chciał szczegółowe analizy, jesteśmy otwarci. Na dzisiaj ekonomicznie komunikacja autobusowa na Nowy Dwór jest lepszym rozwiązaniem. Nie znaczy to, że jesteśmy przeciwko tramwajom. Zupełnie co innego jest na ul. Popowickiej. Taka sama analiza na ul. Popowickiej pokazuje wyraźnie wyższość tramwaju. Dosłownie ta sama. Istota polega na tym, że osiedle Nowy Dwór i wszystkie starsze osiedla — Jarnołtów, Jerzmanów, Muchobór I, Klecina nawet „107” jeździ, „122” z Leśnicy, „142” na Karłowice i Różankę — wszystkie te linie wykorzystują jeden wspólny korytarz — od ul. Rogowskiej, mniej więcej od ul. Strzegomskiej na Nowym Dworze aż prawie do pl. Orłąt Lwowskich. Dwie linie odchodzą wcześniej na ul. Śrubowej. W związku z tym, każda złotówka wydana na ten nowy korytarz jest wykorzystywana przez wielu mieszkańców każdej z tej linii. Komunikacja tramwajowa by była duża trudniejsza, ale jeśli to trzeba, to przy okazji wyjaśnię. Na razie chyba za dużo na raz na ten temat. Krótko mówiąc — tu na tym schemacie jest pokazane, jakiego rodzaju działania będziemy podejmować. Pewne rzeczy są już zbudowane, pewne rzeczy tylko przekształcimy. Na małym kawałku wzdłuż ul. Robotniczej, dosłownie jeden odcinek pomiędzy pętlą a ul. Śrubową będzie przebudowane torowisko istniejące po to, żeby po nim pojechały autobusy. Czyli nie trzeba na szczęście budować jeszcze jezdni, bo dzisiaj ul. Robotnicza torowisko jest, trzeba wybudować jeszcze jedną jezdnię. Nie, ruch tramwajowy, jest tam jedna linia do pogodzenia z autobusami. To jest jedyny odcinek, gdzie tramwaje i autobusy będą jeździć po tej samej przestrzeni. Cała pozostała część jezdni będzie wyłącznie dla linii autobusowych. Łącznie to, co się nazywa tutaj część 2 ostatni odcinek, to jest wprowadzenie tej trasy autobusowej do pl. Orłąt, czyli do Dworca Świebodzkiego nowym korytarzem. Nie ul. Braniborską, nie ul. Robotniczą, ale w środku dzisiaj tereny, to tam nieużytkowane hurtownie, dawne tereny kolejowe. Mamy to z nimi omówione, tak jak szły [red.- zapis niezrozumiały], Czyli takim korytarzem nie naruszając ul. Robotniczej ani ul. Braniborskiej prosto ten autobus wpadnie do Dworca Świebodzkiego. Jak linie będą przebiegać to długo można by mówić. Wiem, że czas jest ograniczony, nie chciałbym zanudzić, ale jedna z linii... Powtarzam — korytarz metrobudowy, to jest dla wszystkich linii. Natomiast oprócz tego, mając świadomość, jakie są potrzeby i mając badania mieszkańców Nowego Dworu i Muchoboru, jedną z linii nowych, dodatkowych chcemy uruchomić w takiej relacji jak Państwu tu widzicie. Czyli na dziewięćdziesięciu iluś, dokładnej liczby nie znam,

procentach będzie jechał tym korytarzem. Natomiast żeby być bardziej przyjaznym dla mieszkańców Nowego Dworu, jeszcze domknijemy tę linię do pętli ulicą Rogowską, gdzie nie ma zatorów, nie ma korków. Więc dojedziemy do pętli Nowego Dworu. I druga rzecz — nie chcemy skończyć na pl. Orłąt Lwowskich, chociaż jest to dobry punkt, ale jednak przesiadkowy, tylko chcemy dla tej linii zapewnić możliwość jazdy po torowisku w ul. Podwale aż do Centrum Handlowego „Renoma”, czy do ul. Świdnickiej, gdzie konkretnie będzie zakończone. Nazywamy je umownie pl. Teatralnym. Może to być inne miejsce, to jest szczegół. Chodzi generalnie o to, żeby ten autobus na całej trasie miał przestrzeń nieblokowaną przez samochody. Im dalej się da taką trasę wyznaczyć tym lepiej. Natomiast nie może to być autobus, który utknie później np. w sieci ulicy dzisiejszej ul. Kościuszki czy ul. Dworcowej, czy gdzieś tam z tych ulic, które są i tak zatłoczone. To jest idea metrobusa. Oczywiście mamy szansę dostać na to dofinansowanie pod warunkiem, że kupimy ekologiczne autobusy. Dzisiaj oczywiście dalej nie ma tego naboru, o którym mówiłem, ale z rozpoznań, które mamy w Warszawie, nie jest to dofinansowanie wykluczone... Znaczący są takie same szanse jak na tramwajowe. Jeżeli to będą autobusy elektryczne, staramy się też, żeby była możliwość, że również gdyby były i elektryczne, ale też i z normą Euro 6. Norma Euro 6 jest to najwyższa norma ekologiczna, o tyle by nas interesowało, że mogłyby być to autobusy też wielkopojemne. Tam są takie godziny popytu, że autobusy takie normalne trochę mogą być za małe albo trzeba bardzo często je puszczać. To jest wszystko jedno, czy więcej autobusów, czy mniej. Chcielibyśmy, żeby były duże. Takie troszkę jak na tych zdjęciach pokazywałem, ale tutaj jeszcze nie jest to sprawdzone, czy Euro 6 będzie dofinansowane, czy nie. Natomiast elektryczne mogą być dofinansowane. Tak jak i w poprzednim przykładzie pan prezydent zdecydował, że budujemy tę infrastrukturę metrobusa. To skorzystają na pewno wszystkie linie. Natomiast wniosek, czy dostaniemy dofinansowanie na te elektryczne, właściwie kiedy dostaniemy, to tak jak powiedziałem, w przypadku tramwajów jest dokładnie ta sama sytuacja — jeszcze nie ma naboru, ale wszyscy czytamy, że działania takie będą mocno wspierane. Proszę Państwa, już teraz w większym skrócie, co to jest przesądzone. Przesądzona jest budowa torowiska, tutaj ten zielony fragment z ul. Hubskiej pomiędzy ul. Glinianą a wiaduktem kolejowym i później z wejściem w ul. Pułaskiego i ul. Małachowskiego. Wiecie Państwo, że w planie, w budżecie jest dokończenie ul. Pułaskiego. Ten odcinek nieprzebudowany, czyli od ul. Kościuszki do ul. Małachowskiego. Ale dlaczego on jest dla mnie ważny czy dla nas pod tramwajami zajmującymi się? Bo tam torowisko wreszcie znowu będzie wydzielone, tak jak jest na pozostałej części ul. Pułaskiego. Dzięki temu, że będzie wydzielone, jeżeli my doprowadzimy ul. Hrubą też wydzielone torowisko, cały czas mówimy o wysokim standardzie. Samochody nie blokują tramwajów. Tak jak na pozostałej części ul. Hubskiej jest wydzielone, tak samo będzie pod wiadukt wydzielone, prowadzone pod wiaduktem. Tutaj sterowanie musimy zapewnić, żeby tramwaj nie był blokowany, ale jesteśmy w stanie to zrobić i możliwa jest nowa linia właśnie w styczniu przechodząca do centrum po stronie wschodniej, czyli w osi... Dzisiaj nie powiemy, czy to będzie Gaj, Tarnogaj, czy to będzie Jagodno słynne jak powstanie, ale na pewno z tego korytarza będziemy mogli odciążyć. Tutaj na czerwono zaznaczone strzałeczki to jest ul. Borowska. W tej chwili to jest najbardziej obciążony odcinek w całej południowej części Wrocławia. Mamy pętle, mamy zajezdnię. Bardzo newralgiczny. W związku z tym otworzenie tego drugiego korytarza jest bardzo ważne zarówno dla elastyczności układu, jak i dla skrócenia czasu przejazdów. Mieszkańcy Tarnogaju czy Gaju nie będą zmuszeni do tak zawiłego jeżdżenia jak w tej chwili, tylko będą mieli dodatkowy korytarz do wyboru po stronie wschodniej centrum. I ostatnie czwarte zadanie, to jest ul. Sucha. To jest zadanie też już od dawna przygotowane. Jeszcze przy Tramwaju Plus, prawdę mówiąc, było przygotowywane, czyli torowisko w ul. Suchoj. Ul. Sucha oczywiście uspokojona, torowisko wydzielone. To badanie nie zmieściło się w projekcie pierwszym Tramwaju Plus ze względu na brak decyzji o przebudowie rejonu Dworca PKS. W tej chwili już wiemy, jak tam będzie, jakie są uzgodnienia, jak układ drogowy będzie przebudowany. Natomiast dalej nie wiemy i tu czekamy na stanowisko PKP, właściwie na komercjalizację terenów pomiędzy ul. Suchą a torami kolejowymi.

Wiedzie Państwo, że plan miejscowy zrobiony w uzgodnieniu z kolejarzami [red. — PKP] dopuszcza tam dużą aktywność biurową, czyli powstaną nowe biurowce prostopadłe, kolejarze już pierwszą działkę sprzedali od strony ul. Borowskiej idąc, ale następne mają sprzedać. Więc jak ten proces inwestycyjny się rozwinie, a właściwie jak się będzie zbliżał do końca, w ul. Suchą też chcemy wprowadzić tramwaj. Widzicie Państwo, jak on istotnie tutaj poprawi obsługę dworca. Nie tylko ul. Piłsudskiego od północy, ale od strony ul. Suchoj od południa. Proszę Państwa, na dzisiaj to są wszystkie inwestycje, o których mogę powiedzieć, że według wiedzy mojej, według wytycznych prezydenta one są przesądzone, natomiast oczywiście to nie ogranicza naszej aktywności. Tutaj pokażę cztery rzeczy, które są od dawna analizowane, są przygotowywane. Natomiast dzisiaj nie jestem upoważniony mówić, że one wejdą, a w szczególności, kiedy wejdą. Tutaj bardzo krótko. Oczywiście trasa na Jagodno dalej jest analizowana, korytarz jest chroniony. To było wielokrotnie w prezentacjach. Gdyby ktoś chciał szczegóły, to może powiedzieć. Generalnie idea podobna jak na Popowicach. Torowisko z boku jezdnii. Tylko tutaj po stronie wschodniej, czyli po stronie osiedli Wojszyce. Od miejsca, gdzie dzisiaj się kończy, czyli dzisiaj się kończy za ul. Świeradowską. Mamy nawet projekt budowlany zrobiony na przebudowę wiaduktu, bo znowu wiadukt kolejowy, wszyscy wiemy na ul. Bardzkiej jak wygląda. Mamy to już zrobione. WUI nawet ma wyceny szczegółowe. Natomiast nie ma w tej chwili decyzji na to, kiedy to robimy. Nie ma decyzji, bo też nie wiemy, kiedy będzie możliwe dofinansowanie tego, bo na pewno za swoje środki nieuzasadnione to jest. I po drugie pamiętajmy, że tereny pod zabudowę tam jeszcze są bardzo duże, pod zabudowę wielorodzinną zgodnie z uchwalonymi planami zagospodarowania. W tej chwili ta trasa jest relacją popytu, czyli ile mieszkańców tam mieszka przemnożone odpowiednimi wskaźnikami z tym, jaką podaż miejsc należy zapewnić na linii tramwajowej, żeby ona była ekonomicznie uzasadniona. Bo nie sztuka zbudować linię tramwajową i co 20 minut puszczać tramwaj. To oczywiście jest nieakceptowane przez mieszkańców. Większe częstotliwości, czyli np. dwie linie w tamtym kierunku, ten popyt nie uzasadnia jeszcze budowy nakładów na tak długą trasę. To się bierze troszkę z tego, że osiedle Cztery Pory Roku zostało wybudowane na końcu tej trasy. To jest 2,7 km. Gdyby powstawało bliżej ulic Bardzkiej i Buforowej, jak się zaczyna, oczywiście byłby naturalny rozwój, jak w większości miast. Mamy nadzieję, że dość szybko ta zabudowa będzie tam zwiększać się i oczywiście to poprawi te wskaźniki. Ale jesteśmy przekonani, że to jest kierunek, który wymaga zapewnienia dobrych przejazdów. Bardzo króciutko jeszcze połączenie, ul. Nowoszcześliwa. To jest taki troszkę żargon, ale tu bardzo ważne połączenie tramwajowe, pomiędzy skrzyżowaniem ulic Szczęśliwej i Powstańców Śląskich — to jest to skrzyżowanie przy Sky Tower, ale po stronie centrum w kierunku ulic Ślężnej i Dyrekcyjnej. Chodzi o to, że skrzyżowanie ulic Piłsudskiego i Świdnickie jest przeciążone dzisiaj tramwajami, a w szczególności odcinek między ulicami Świdnicką a Stawową i Kołłątają. Tam Państwo wiecie, nie będę przekonywał, jest nadwyżka linii tramwajowych, gdzie nie ma innego korytarza, żeby je przeprowadzić. Przełożyliśmy linię „17” na ul. Teatralną, 2 linie możemy jeszcze przełożyć, ale dalej to jest wąskie gardło. Połączenie takie jak tu nazywamy roboczo Nowoszcześliwą, w planach miejscowych jest zagwarantowany ten projekt, zawsze on jest prosty, wpada dokładnie na skrzyżowanie ulic Ślężnej i Dyrekcyjnej. Oczywiście umożliwi szybki dojazd do Dworca Głównego z Krzyków. Nie jest to jeszcze przesądzone, więc nie chcę obiecywać, żeby nie daj Boże, dziennikarze mi napisali, że „17” czy „2”, która tam linia pójdzie, ale wiadomo, te linie, które dowożą linie z Krzyków do dworca na pewno to połączenie by wykorzystały. Pracujemy nad przedłużeniem naszej trasy wybudowanej do Stadionu Miejskiego, czyli Maślice. Oczywiście to jest trasa dla której też jest korytarz w takich planach rozwojowych przewidziany. Przy czym od razu powiem — to nie jest korytarz po stronie ul. Królewieckiej, czyli po południowej stronie osiedla Maślice tylko po stronie północnej, bo ta sprawa jest pozbawiona dobrego standardu obsługi i ma gęstość zabudowy adekwatną po obu stronach, czyli mniej więcej tak jak dzisiejsza ul. Maślicka w rejon ul. Główniej. Tam mniej więcej to by się kończyło. I proszę Państwa, jeszcze tu pracujemy bardzo ciekawy temat, ale etapami robimy to jest odciążenie pl. Dominikańskiego. Trochę

o tym pan prezydent mówił w kampanii, czyli przeciążona ciągle tramwajowo, oś ul. Kazimierza Wielkiego, pl. Dominikański, ul. Krasińskiego — ten odcinek. Znaczący chcemy, jest potrzeba. To jest oczywiste, tylko jest sprawa, kiedy zostanie to zrobione — drugi korytarz wschód—zachód krótki. Plan miejscowy uchwalony dla pl. Społecznego przewiduje, tak jak było kiedyś, za Niemca, jak to się mówi, ale i w Polsce do końca lat 60., 70. torowisko wzdłuż parku Słowackiego, czyli ul. Słowackiego, które może dojść między pl. Dominikańskim a kościołem do tej osi północ—południe. Ono oczywiście nie będzie bardzo mocno obciążone. Natomiast np. dwie linie, które dzisiaj jeżdżą z mostu Pokoju tą trasą mogą odciążyć główną oś przeciążoną, ulic Podwale, Krasińskiego — ten odcinek — pl. Dominikański. Te przystanki na pl. Dominikańskim wymagają troszkę ulgi. Oczywiście też pracujemy nad tym pomysłem, żeby na kawałku ul. Grodzkiej tor był dwukierunkowy, bo on niestety dzisiaj jest jednokierunkowy co ma swoje wady, ale jest to możliwe. Łódź nas trochę wyprzedziła, zrobiła to rozwiązanie amsterdamskie. To chyba też pan prezydent kiedyś tłumaczył, czyli tam, gdzie nie ma skrajni na dwa tory to można zrobić tak tory, że są dwa tory dwukierunkowe, ale naprawdę tylko jeden tramwaj może jechać w tę stronę, a kiedy indziej w tę stronę, czyli nie ma skrajni do mijania się. Ale na ul. Grodzkiej by to bardzo dużo dało, bo na ul. Grodzkiej są ośrodki jednokierunkowe. Jest kawałek dwukierunkowy, więc można by to znowu zrobić taką małą alternatywę, bo to jest nieporównywalne oczywiście do osi ulic Sienkiewicza i Dubois, ale też dla Starego Miasta, że nie wszystko musi tutaj na ul. Kazimierza Wielkiego dociągać. I oczywiście pracujemy cały czas, a właściwie to rezerwujemy przestrzeń nad osiami, o które tutaj ktoś pytał, czyli Jagodno, Nowy Dwór. Oczywiście Psie Pole też jest osiedlem, które ma potencjał pod linie tramwajowe i z tego względu jest trzymany, niezabudowywany korytarz od osi ul. Kwidzińskiej, czyli od Kromera, jak idą tramwaje mniej więcej jak ul. Kwidzińska. Najpierw ul. Toruńską, później ul. Kwidzińska w kierunku Psiego Pola z mostem Nowym na Widawie. Natomiast w tej chwili nie jest to przygotowywane na liście tej priorytetowej na najbliższe 4 lata. Kiedy będzie? Nie potrafię powiedzieć. Naszą rolą jest przygotowywać, zabezpieczać teren, analizować koszty, warianty, bo w samym Psim Polu różne warianty. Można iść w kierunku Zgorzeliska i ul. Litewskiej — też mamy tam rezerwę. Można wejść do samego środka Psiego Pola i przyjąć, że to jest wielki węzeł przesiadkowy. I cały czas czekamy na efekt i to będzie chyba decydujące dla harmonogramu, na efekt uruchomienia kolei aglomeracyjnej na linii 143, czyli na linii na Oleśnicę. Wiecie Państwo, że zarówno marszałek, jak i zarządca infrastruktury, czyli zarządca infrastruktury bardzo istotnie na to stawiają. Zarządca infrastruktury wpisał je do modernizacji, czyli będą przyspieszone przejazdy plus dodatkowe przystanki. My tam jako miasto zgłosiliśmy potrzebę dodatkowych przystanków, jak również marszałek na liście zadań do uruchomienia kolei aglomeracyjnej bardzo wysoko ułożył połączenia Oleśnica—Długołęka—Wrocław. Na pewno na jakiś czas to może być dla części mieszkańców, nie chcemy tu mówić, że rozwiąże wszystkie problemy, ale dla istotnej części mieszkańców atrakcyjna alternatywa ze względu na czas przejazdu. Ale sądzę, że wcześniej czy później to osiedle też będzie łączone, ale to jest dalsza perspektywa.

Dyskusja:

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Szanowni Państwo, właśnie się zorientowałam, że chyba zrobiliśmy błąd, że nie określiliśmy w tym pytaniu czasu np. 4 do 8 lat, bo wyszły nam plany, zdaje się, na najbliższe stulecie. Ale miło posłuchać, że tyle torów przybędzie we Wrocławiu w ciągu kilkudziesięciu lat. Póki co nie mamy Nowego Dworu. Sam Pan zresztą w wypowiedzi uzasadniał zalety tramwaju. Przypomnę, że na tramwaj na pewno byłoby dofinansowanie i to w tej najbliższej transzy. Bardzo szkoda, że z tego nie chcemy skorzystać. Ale wobec tego skoro jesteśmy skazani na metrobus, to pytanie mam proste. Skoro Państwo się tak upieracie i było to zaplanowane i jesteście do tego pomysłu przywiązani — dlaczego wobec tego nie powstał buspas na ul. Miejskiej, na której się dopiero co skończył remont? To by odciążyło osiedle, które rozwija się bardzo intensywnie, a więc Muchobór Wielki.

Rzeczywiście będzie metrobuses, czyli autobus na Nowy Dwór, a tymczasem dopiero oddaliśmy Miejską i tam jest, jak było, nic się nie zmieniło. Czyli mieszkańcy w tamtej części miasta dalej tkwią w korkach i sytuacja się nie zmienia. Druga rzecz, na którą zwróciłam uwagę w Pańskiej wypowiedzi, to ul. Pułaskiego. Dla mnie bardzo kontrowersyjna rzecz. Wydzielanie tramwaju — uwaga — torów tramwajowych dla — uwaga — w tej chwili jednego tramwaju, to naprawdę szkoda prądu. Mamy na co wydawać pieniądze, są pilniejsze potrzeby komunikacyjne. Zwłaszcza że ten pomysł wiąże się niestety ze zburzeniem kamienic na ul. Pułaskiego. Wszyscy to wiemy. Następna rzecz — nie usłyszałam odpowiedzi właśnie takiej bliżej czasowo, bo te osiedla się niestety rozbudowują w tej chwili, nie za 100 lat, czyli Lipa Piotrowska, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Partynice, Jagodno. Tam jest wszystko zakorkowane. Tam nie ma żadnej alternatywy i żadnego pomysłu. Bardzo mnie cieszą Państwa wizje na temat torów w parku Słowackiego, ale ja się pytam — kiedy na Lipie Piotrowskiej, osiedle, które przypomnę, jest planowane, że w ciągu najbliższych kilku lat będzie zabudowane, to będzie kilkunastotysięczne osiedle, kiedy tam zajędzie autobus, który jedzie częściej niż raz na pół godziny i zajędzie gdzie indziej niż tylko na Dworzec Nadodrze? O takie plany nam chodzi. Bo rozumiemy, że pewne rzeczy wymagają środków, inwestycji i projektów. Ale zaprojektowanie, zaplanowanie większej, częściej siatki autobusowej do tych osiedli, które się rozbudowują, jest możliwe już teraz, zaraz.

I pytam — jakie osiedla Państwo macie na myśli w pierwszej kolejności? Jeśli nie macie takiego pomysłu, chętnie podpowiem. I jeszcze jedno pytanie, jeśli o mnie chodzi. A, mówił Pan o ekspertyzach. [głosy z sali] Ja poczekam, Panie Prezydencie. Mówił Pan o ekspertyzach, z którymi bardzo chętnie byśmy się zapoznali, wobec tego skoro Państwo je posiadacie, to rzeczywiście po co wyważać otwarte drzwi, jeśli rada miejska mogłaby się z takimi materiałami zapoznać. Będziemy wdzięczni i zobowiązani — też chcemy mieć tę wiedzę. I ostatnia rzecz, która mnie fascynuje osobiście w tym mieście i przyznaję, że coraz bardziej — ITS. ITS to taki system, który zdaje się co do zasady przepuszcza tylko nieszczęsną Skodę. Jak ta Skoda jest na trasie, to ta reszta tramwajów zwykłych musi stać też po kilka minut. ITS zupełnie nie jest wykorzystywany, jeśli idzie o autobusy, a mógłby być. Moje pytanie jest proste — skoro wydaliśmy tyle na ITS, to kiedy wreszcie zaczniemy z tego w sposób fachowy i kompetentny korzystać? Kiedy przestanie być to improwizacja? Może urzędnik siedzący w urzędzie mówi — a, to teraz na ul. Krzyckiej zrobimy czerwone, bo tam coś się korkuje. To jest system ponoć inteligentny i podobno naprawdę taki jest, ma możliwości. Kiedy zaczniemy z tych możliwości korzystać?

Radny Marcin Krzyżanowski: Nim zadam pytanie, chciałem się odnieść do sytuacji z dyskusji na temat 1. punktu. A mianowicie chciałbym, żebyśmy się traktowali poważnie. Są tutaj mieszkańcy, media. Mam takie wrażenie, że Pan Prezydent odpowiedział na część pytań i odpowiedział na te, być może, na które chciał. My możemy zadawać pytania wolniej. Możemy pytania powtórzyć. Jeżeli na jakieś pytania odpowiedzieć nie można, to można to powiedzieć. Przecież w formie zapytania możemy dopytać. Jeszcze jedna uwaga, bo pytaliśmy o plany, a mam wrażenie, że np. jeśli chodzi o łączenie ul. Długa—Popowice, to mówimy o marzeniach, bo w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym nie jest to zadanie uwzględnione, a są też inne zadania uwzględnione już, na których realizację przewiduje się dofinansowanie ze środków unijnych. A wiemy jeszcze, że nowa perspektywa nie ruszyła i w przypadku tamtych inwestycji są zapisane. Pomimo że takie wiadomości, czy dofinansowanie będzie czy nie — nie ma. A ten odcinek, o którym tutaj Pan Dyrektor wspominał, nie znalazł się w WPI. A teraz moje pytanie — czy planuje się zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych na rozwijających się osiedlach? Mówię tutaj o Lipie Piotrowskiej i Jagodnie. Czy Państwo proponujecie zwiększyć częstotliwość w tych obszarach miasta? Jeżeli tak, to kiedy? Jeżeli nie, to na podstawie czego? I też do tych analiz byśmy chętnie zajrzeli.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Chcę tylko zauważyć, że pan prezydent Adamski kończąc swoje wystąpienie, powiedział, że zgodnie z dobrym

obyczajem, zapozna się z protokołem dzisiejszej sesji i na wszystkie te pytania, na które nie odpowiedział, udzieli odpowiedzi na piśmie.

Radny Sebastian Lorenc: [W swoim wystąpieniu Radny posiłkował się prezentacją multimedialną] Przygotowałem krótkie wystąpienie, którego celem jest podsumowanie sytuacji obecnej i wskazanie pewnych kierunków rozwoju wrocławskiej komunikacji zbiorowej. Nazwałem to „Działanie systemu i konieczne zmiany. Krótka diagnoza”. Tutaj mamy dwa teksty z 18 grudnia 2014 r. mówiące o tym, że stan naszej wrocławskiej komunikacji zbiorowej, niestety, nie jest najlepszy. To jest pęknięcie torowiska i wykolejenie tramwaju linii „4”. Takich doniesień medialnych mamy okazję wysłuchiwać dość sporo od dłuższego czasu. To pokazuje, że nasz system wrocławski wymaga zmiany. Według mnie system utrzymywany jest w stanie trwania. Magistrat tak naprawdę do dzisiaj od 2006 r. niewiele zrobił, żeby go rozwijać. Mam nadzieję, że dzisiejsza debata będzie kolejnym impulsem do zmiany polityki w zakresie komunikacji zbiorowej, ponieważ dalsze zaniechania, dalszy brak rozwoju i mocnego finansowania infrastruktury zakupu nowego taboru spowoduje wzrost ruchu indywidualnego, czyli będziemy stać w coraz większych korkach. Ja tutaj dzisiaj jadąc samochodem, muszę przyznać na sesję rady miejskiej jechałem ponad godzinę, stałem w godzinnym korku w 630–tysięcznym mieście. Inwestycja w tabor. To jest dość istotny element, o którym mam nadzieję jeszcze będziemy rozmawiać. Bardzo się cieszę, że kupujemy tramwaje Pesy i tu rzeczywiście muszę przyznać Panu Dyrektorowi rację, że w postępowaniu przetargowym mamy ręce tak naprawdę związane, bo przystępują do niego firmy i najlepsza oferta, najtańsza wygrywa. Miasto zaopatrzyło się też w nowe autobusy Solaris. Natomiast mamy też pewne trudności, z którymi musimy się uporać. Chodzi tutaj o wymianę wyeksploatowanego taboru, która następuje zbyt wolno. Bo tutaj mamy dzisiaj do czynienia z wymianą 57 autobusów i 6 tramwajów. Nasze wrocławskie pojazdy się starzeją. To tempo zmiany nie gwarantuje takiej stopniowej wymiany tego taboru. On będzie się coraz bardziej starzał. Optymalny okres eksploatacji autobusu bez konieczności inwestowania ogromnych środków w jego naprawy, to jest 15, a w przypadku tramwaju, to jest 30 lat. Warto tutaj zauważyć, że najstarsze tramwaje we Wrocławiu mają dzisiaj już lat z 40. Zrealizowaliśmy zakupy autobusów w 2001 r. To były autobusy Volvo, Mercedesów w 2007 r. oraz tramwajów Skoda T16 i T19 odpowiednio w 2006 i w 2010 r. To oczywiście jest pozytywny aspekt. Natomiast takim docelowym optymalnym poziomem zakupów rocznych, to jest między 12 a 14 tramwajów i 25–30 autobusów do naszego miasta. Wszyscy wiemy, że ten poziom nie jest realizowany i to na pewno jest taki czynnik, na który warto zwrócić uwagę, który warto poprawić. Dzierżawa autobusów Solaris moim zdaniem tuszuje problemy MPK. Za mała ilość taboru własnego, brak możliwości finansowych oraz zaplecza do nabycia, utrzymania nowych wozów. To jest takie rozwiązanie pośrednie, które umożliwia zasypywanie tych doraźnych problemów, które trapią wrocławską komunikację zbiorową. Warto rozważyć zakup mniejszych tramwajów, który rozwiązałby problem niewystarczającej częstotliwości kursów. Wiadomo, że w godzinach szczytu na trasy mogą wyjeżdżać tramwaje wysokopojemne, poza godzinami szczytu te mniejsze, tańsze w eksploatacji tramwaje, ponieważ obciążenie poszczególnych linii jest wówczas po prostu mniejsze. Optymalna ilość przejazdów w ramach jednej linii to 5–6 przejazdów na godzinę, czyli dzisiaj mamy do czynienia z sytuacją, kiedy ta wynosi 10–15 minut. To jest trochę za rzadko. To powoduje, że wrocławianie rezygnują z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej. Taka norma optymalna myślę dla miasta wielkości Wrocławia, to jest kurs co 3 minuty. Teraz o rozwoju sieci, bo na ten temat Pan Dyrektor mówił dość i warto to poruszyć. Trzy kierunki nowych inwestycji — Jagodno, które się rozbudowuje, tam jeszcze dzisiaj nie ma tak dużego zapotrzebowania, ale warto już dzisiaj myśleć o budowie sieci, ponieważ w przyszłości trzeba będzie obsłużyć tę większą ilość mieszkańców. To jest Psie Pole, o którym już mówiliśmy i tutaj warto rozważyć jeszcze inwestycję w szybką kolej miejską. Psie Pole jest osiedlem oddalonym. Jeżeli szybka kolej miejska funkcjonowałaby w sposób regularny, to nie byłyby kursy przypadkowe, incydentalne tylko regularne, na których mieszkańcy mogliby się opierać.

Warto to rozważyć. I oczywiście Nowy Dwór. Ja podobnie jak moi przedmówcy uważamy, że Nowy Dwór bezwzględnie potrzebuje tramwaju. Pan Dyrektor mówił o nachyleniu 3%, które bardzo zwiększa koszty inwestycji. Warto sięgnąć do przykładu poznańskiego. Tam zdaje się, o ile się nie mylę, przy szybkim tramwaju miejskim nachylenie jest większe niż 3%, a mimo tego tramwaj jeździ. Więc być może tam znaleziono jakiś sposób, jakieś odstępstwo na realizację tej inwestycji ponad tę normę, o której mówił pan dyrektor. Busek, moim zdaniem, będzie niewygodny, ponieważ tak duża ilość mieszkańców i ciągle rosnąca ilość mieszkańców w tym obszarze Wrocławia będzie musiała być obsługiwana przez coraz większą ilość kursów. Ten busek ją zatka. Jeżeli autobus nie będzie miał bezwzględnego priorytetu albo pas nie będzie całkowicie wydzielony z drogi, czyli nie będzie się w żadnym miejscu krzyżować z samochodami, wówczas to być może się uda. Natomiast Pan Dyrektor też sobie zdaje z tego świetnie sprawę, że tramwaj byłby rozwiązaniem bardzo...

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Czas już się skończył.

Radny Sebastian Lorenc: Przepraszam. Mogę jeszcze dwa słowa?

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Pan omawia całą sesję. Prosiłem o tematykę związaną z tym punktem. Pan jest łaskaw o całej sesji mówić.

Radny Sebastian Lorenc: To tylko o rozwoju infrastruktury. Może poszczególne rzeczywiście slajdy omówię w kolejnym wystąpieniu.

Radny Krystian Mieszkała: Szanowny Panie Dyrektorze, czy miasto dostrzega problem korków tramwajów? Jeżeli tak, to czy zamierza coś z tym zrobić oraz czy są jakieś inne miasta, które mają z tym problem? Może sobie jakoś poradziły, może warto o tym porozmawiać?

Radny Mirosław Lach: Panie Dyrektorze, pytanie, które chciałem zadać, już padło, ale uściśmle i dodam następne. Jakie analizy są przeprowadzane przed podjęciem decyzji o zwiększeniu kursu, o częstotliwości kursu autobusu lub o zmniejszeniu? Jakie analizy przeprowadza Pan, Pana wydział?

Radny Piotr Maryński: Moje pytanie, mam nadzieję, że zmieści się w tym temacie. Chodzi o to przyspieszenie czasu przejazdów tramwaju. Mam nadzieję, że ono się tutaj mieści. Chciałbym tutaj nawiązać do anonimowego listu motorniczego, który się pojawił ostatnio w mediach. Kwestia dotyczy ciągu ul. Powstańców Śląskich. Mianowicie — czy są planowane jakieś działania, żeby skoordynować ruch tramwaju z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach, ponieważ jest tam ewidentna kolizja pomiędzy ruchem tramwajów. Sygnalizacja świetlna opóźnia ruch tramwaju. Są przystanki tak usytuowane, klasycznym przykładem jest sytuacja np. pod Sky Tower, prawda? Czy Państwo planujecie jakieś działania, żeby to zmienić?

Radny Jerzy Sznerch: Powstał taki łącznik między ul. Jedności Narodowej a Trzebnicką przy udziale partnera zewnętrznego, czyli prywatnych podmiotów, również i miasta. Na tym łączniku jest zrobiona infrastruktura, ponieważ są wiaty przystankowe, z tym, że na razie puste są. Czy jest przewidziane jakieś połączenie autobusowe? Bo rzeczywiście ten łącznik udrażnia ulice zarówno Jedności Narodowej jak i Trzebnicką. Tam jest oczywiście problem innej natury, dlatego że jest wiadukt. Tak jak wszędzie we Wrocławiu. Technicznie to jest problem Wrocławia autentyczny — jak nie rzeka, to wiadukt. Taki problem mamy w mieście, ale my tego nie zmienimy. Natomiast warto to wykorzystać, dlatego że tam powstaje bardzo duże osiedle. To są dość ciekawe tereny, gdzie w tej chwili bardzo duże osiedle powstaje. To jest po starych terenach ZNTK.

Radny Łukasz Olbert: Szanowny Panie Dyrektorze, pierwsze pytanie dotyczy – czy jest planowane przywrócenie zlikwidowanej linii autobusowej „139” Kuźniki–plac Grunwaldzki? Pytam w imieniu mieszkańców osiedla Kuźniki. Przypomnę, że jeżeli dobrze pamiętam w 2009 r. było to przyrzeczenie pana prezydenta Rafała Dutkiewicza, który obiecał przywrócenie tej linii autobusowej. Drugie pytanie – na kiedy jest planowany termin otwarcia metrobusa na Nowy Dwór? Wstępny. A trzecia sprawa dotyczy tej ekspertyzy, opinii pomiędzy wyborem tramwaju a metrobusem na Nowy Dwór, o którym Pan Dyrektor dzisiaj wspominał. Mam pytanie, czy mogę otrzymać jako radny takie analizy? Mówię, występuję jako mieszkaniec Nowego Dworu, jako radny. Mieszkańcy bardzo często pytają o to, czy tramwaj, czy metrobusem, żebym też mógł mieszkańcom przedstawiać jakieś dokumenty i analizy w tej sprawie.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Panie Dyrektorze, chciałem jeszcze powrócić do ITS-u, do tego systemu. I tak przejść od ogółu do szczegółu. Wiadomo, że system ten kosztował wiele milionów złotych i właśnie, moje pytanie – czy są przeprowadzone analizy, jak ta inwestycja się udała? Czy są jakieś plany być może rozwoju i dalszego rozwijania tego systemu? Czy Państwo takie analizy przeprowadzacie? Czy będzie to właśnie spięte z Tramwajem Plus? Bo z mediów dowiedzieliśmy się już parę razy, że ten system ma być likwidowany. Jakie są tutaj plany w tym aspekcie? I przechodząc właśnie do siatki połączeń – Panie Dyrektorze, doskonale wszyscy wiemy, że ta siatka, która funkcjonuje dzisiaj, jest od już wielu lat. Nie ulegały zmianie połączenia, trasy. Natomiast wiele miejsc przestało już spełniać swoje wymogi, wiele zakładów pracy przestało istnieć. Uczelnie powstały nowe, nowe osiedla. Czy Państwo planujecie dostosowanie siatki połączeń rzeczywiście do oczekiwań i do wymogów tych nowych czasów? I tak naprawdę przechodząc do ostatniego pytania w tym punkcie. Chcąc uatrakcyjnić połączenia tramwajowe, żeby mieszkańcy przesiadali się i być może tworzyły się mniejsze korki, żeby przyspieszyć właśnie komunikację zbiorową, a konkretnie tramwajową, żeby to była naprawdę alternatywa dla samochodów, samochodów osobowych, żeby uatrakcyjnić właśnie te połączenia, żeby przekonać mieszkańców, że to jest dobry kierunek i żeby właśnie być może poprzez mniejsze wykorzystanie prywatnych samochodów, by przesiadali się na komunikację zbiorową, w szczególności tramwaje – po prostu przyspieszenie tramwajów.

Radny Michał Piechel: Panie Dyrektorze, dlaczego nie ma budowy tramwaju na [red. – zapis niezrozumiały]?

Radny Krzysztof Szczerba: Panie Dyrektorze, czy planowany jest rozwój sieci autobusowej i tramwajowej oraz zwiększenie częstotliwości kursów MPK na terenie osiedli, na terenie dawnej byłej dzielnicy Psie Pole? W jaki sposób Pan widzi tutaj rozwój w najbliższych latach w tym temacie? Ponieważ w weekendy na niektóre z osiedli na Psim Polu autobusy dojeżdżające raz na godzinę, a w tygodniu raz na pół godziny. I to nie jest komfortowe dla mieszkańców. Czy może Pan powiedzieć, w jaki sposób miasto chce zwiększyć komfort mieszkańców tych osiedli na terenie północnego Wrocławia?

Radny Dominik Kłosowski: Szanowni Państwo, Jeżeli chodzi o sieć komunikacji miejskiej, sieć komunikacji tramwajowej, to mam pytanie dotyczące prędkości przejazdu tramwajów we Wrocławiu. Mam tu dane dla tramwajów. Gorzów Wielkopolski – 20,70 km/h, Częstochowa – 20,16 km/h, Kraków – 18,9 km/h, na Górnym Śląsku – 18,35 km/h, w Gdańsku – 18,17 km/h, w Warszawie – 17,87 km/h, w Poznaniu – 17,84 km/h, we Wrocławiu – 17,4 km/h. Jaki macie Państwo pomysł na zwiększenie prędkości przejazdu tramwajów w mieście? Jest to związane z komfortem poruszania się komunikacją miejską we Wrocławiu.

Radny Robert Pieńkowski: Panie Dyrektorze, chciałbym prosić o doprecyzowanie Pańskiej wypowiedzi odnośnie do linii tramwajowej na Psie Pole. Otóż usłyszałem, że w najbliższych 4 latach nic tutaj się dziać nie będzie. Natomiast czy mógłby Pan

powiedzieć, kiedy jakieś realne działania w tym kierunku zostaną podjęte? Tak abyśmy mogli wiedzieć, że to nie jest rok powiedzmy 2018, ale np. w 2020 zaczynamy inwestycje w tym kierunku. Pytanie kolejne, miasto Wrocław widzi plan rozwoju komunikacyjnego w stronę np. Kowal, Strachocina, Swojca i w tamtą stronę Wrocławia? To jest okolica dość, na tę chwilę, zapomniana i w zasadzie poza własnym środkiem lokomocji dość trudno z tamtej części Wrocławia do centrum dojechać. A w każdym razie nie jest to dojazd zbyt komfortowy. Czy nie ma możliwości wydłużenia np. linii tramwajowej „11”, która dojeżdża do pl. Kromera i czy ona nie mogłaby chociażby na tę chwilę pójść troszeczkę dalej w kierunku Kowal i być może jeszcze dalej. Czy jest jakikolwiek plan rozwoju tramwajowego właśnie w tamtą stronę Kowal i dalej? I kolejne pytanie, to jest może detal, ale pięta achillesowa Karłowic od chyba stu lat. Mianowicie przejazd pod wiaduktem przy ul. Boya–Żeleńskiego. W czasach, kiedy tam przejeżdżały dwie drożki dziennie i może jeden samochód, to w zasadzie wystarczało. W tej chwili to jest miejsce, które się notorycznie korkuje. I ostatnie pytanie — czy ewentualnie jest możliwość wydłużenia bezproduktywnie dojeżdżającego autobusu linii „A” do ul. Koszarowej? Czy nie byłoby dla mieszkańców i dla samych kierowców bardziej komfortowo dojeżdżać na jednak solidnie przygotowaną pętlę na Sołtysowicach?

Wiceprzewodnicząca Rady Miejskiej Wrocławia Renata Granowska: Szanowni Państwo, rozmawiamy tutaj o bardzo ważnym temacie dla Wrocławia — komunikacji zbiorowej, ale mam wrażenie, że cały czas priorytetem są tramwaje, autobusy. Szanowni Państwo, wrocławianie jeżdżą też swoimi samochodami. Ja w zasadzie apeluję do Pana Dyrektora, żeby ta komunikacja zbiorowa była tak planowana, żeby ktoś tak jak ja i wielu mieszkańców Wrocławia, cały ogrom mieszkańców jeździ swoimi prywatnymi samochodami, żeby oni też w korkach nie stali. Bo są ludzie, którzy się na komunikację zbiorową nie przesiadają, bo będą jeździć samochodami. I jeżeli na ul. Legnickiej w stronę stadionu, czyli bardzo dużo tych zaludnionych osiedli, dzielnic, tam jeździ bardzo dużo samochodów i tramwaj jedzie trzy razy, a żeby skręcić w lewo czy w prawo, czekamy, bo tramwaj ma jechać, to ja bym prosiła jednak o zachowanie równowagi. Są mieszkańcy, którzy jeżdżą samochodami i też ich szanujemy w tych planach komunikacyjnych dla Wrocławia.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Panie Dyrektorze, wiele emocji wywołała jakiś czas temu likwidacja linii autobusowej „E” i tramwaju „16”. Dobry moment, żeby dopytać, czy właśnie może na bazie przemyśleń nie przywrócić tych linii, bo mieszkańcy oczekują i pamiętamy petycje i jakie to wywołało niepokoje i oburzenie mieszkańców. Te linie są potrzebne. W szczególności autobus „E”. Może warto by było przy tej okazji zastanowić się i uruchomić na nowo przynajmniej ten autobus linii „E”.

Radny Wojciech Błoński: Panie Dyrektorze, jako mieszkaniec Psiego Pola chciałbym, żebyśmy się tu wszyscy pochylili nad jedną rzeczą, żeby wyjechać ze starej dzielnicy, czyli z tego starego Psiego Pola mamy jedno gardło, którym jest ul. Krzywoustego. I to, o czym tutaj dzisiaj rozmawiamy — o tym, że linia tramwajowa, która gdzieś tam jest kiedyś w planach, to ja powiem tak — słyszę już to od wielu lat. Kwestią jest tego, czy to faktycznie nie należałoby się pochylić nad tym, czy to przy tak dynamicznie rozwijającym się infrastrukturze mieszkaniowej, jaka się pojawia w tym momencie już na tych osiedlach, żeby tego trybu nie przyspieszyć, żeby tę linię jednak zrobić. To tak jak powiedziałem, jest jeden wyjazd z Psiego Pola, ze starego Psiego Pola, z tych praktycznie dwóch dużych osiedli do miasta i nie ma innej alternatywy. Fajną by było alternatywą to, właśnie ta linia tramwajowa. Bardzo prosiłby pochylić się nad tym tematem, czy nie warto zainwestować w tę linię tramwajową przy tym przyroście mieszkańców, którzy tym samym w tym momencie już są mieszkańcami, a przy tej infrastrukturze, która się rozwija w tym momencie już za rok, za dwa, za trzy będzie jeszcze większy.

Radny Damian Mrozek: Panie Dyrektorze, pytanie odnośnie do tramwaju na Nowy Dwór. Chciałem Panu przypomnieć wypowiedzieć, szkoda, że pan prezydent wyszedł. Jest to jego wypowiedź z sesji nadzwyczajnej o MPK, która miała miejsce około rok temu. Cytuję wypowiedź pana prezydenta Bluja na sesji: „Najprędzej zrobimy tramwaj na Nowy Dwór, bo tam jest największe zapotrzebowanie i najłatwiej byłoby tam ułożyć tory, bo wzdłuż ul. Strzegomskiej biegnie osobna jezdnia”. Czyli rozumiem, że ta wypowiedź jest już nieaktualna, tak?

Radny Jan Chmielewski: Żebyśmy byli realistami. W różnych miastach, akurat byłem w Trójmieście, bardzo duże nakłady poniesiono na drogi. W ogóle generalnie powstały niektóre nowe trasy, a korki były i są. Rozmawia się tam z mieszkańcami. Oczywiście nowe ulice to są nowe potoki aut, tak? Zawsze trzeba optymalizować, ale żebyśmy gdzieś tam w marzeniach nie zostali. Mam pytanie odnośnie do ustaleń wiaduktu przy ul. Małachowskiego. To jest newralgiczny punkt. Czy kolej się w ogóle do tego przymierza? Czy tak jak na ul. Grabiszyńskiej z wieloletnim opóźnieniem? To jest bardzo ważne, jeżeli chcemy tam cokolwiek robić. Z drugiej strony optymalizować musimy też liczbę pojazdów na danej trasie. Bo jeżeli będzie jechało zbyt dużo tramwajów, to nie może być prędkość większa — tego fizycznie się nie da zrobić. Nie mówiąc już rzeczywiście tutaj zapotrzebowanie prądowe. I drugie, chcę wrócić do pewnej polityki transportowej, którą ustaliliśmy, że będziemy się starać i takie jest chyba właśnie uzasadnienie też pewnych dotacji, które dostajemy, żeby nie łączyć właśnie tramwaju z autobusem tam, gdzie się da. Powinniśmy, jeżeli będzie na jakiejś trasie tramwaj, to należy bardziej taryfę robić właśnie tak przyjazną pasażerowi, żeby jak najmniej tam autobusów jeździło to wtedy automatycznie będą też i mniejsze korki.

Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Zbigniew Komar:

Panie Przewodniczący, Wysoka Rado! Punktów jest bardzo dużo — mamy chyba wszyscy świadomość. Omówienie ich wszystkich nie będę ukrywał, że przerasta moje możliwości. Ale będę się starał przynajmniej to, co jest możliwe, a pan dyrektor Marek Czuryło, dyrektor Wydziału Transportu, mam nadzieję, mi pomoże. Przechodząc do rzeczy. Pani Przewodniczącej — jeśli chodzi o transze pieniędzy. Taki zwrot chciałbym wyjaśnić nam wszystkim. Nie ma żadnej transzy pieniędzy w tej chwili. Ministerstwo ani Regionalny Program Operacyjny — nikt jeszcze nie przyjmuje żadnych wniosków. Będzie jeden okres finansowania, to się nazywa okres 2014—2020 i albo w tych latach wszystko, co chcemy, będziemy składać do tego okresu. Nie ma jakiejś najbliższej transzy, w której byśmy dostali pieniądze, a w następnych może nie być. Nie rozpoczęto w ogóle naborów.

Ale teraz przechodząc do szczegółów. Na ul. Pułaskiego w pełni się zgadzam — oczywiście, źle, że jeździ tylko jedna linia tramwajowa i po to budujemy odcinek ul. Hubskiej, który pokazywałem i spinamy go w ul. Pułaskiego, żeby jeździły tam następne linie. Czyli to torowisko, które wybudowaliśmy z boku, wydzieliliśmy, żeby efektywnie było wykorzystywane. Więc tu jest pełna zgoda, że to źle, że jeździ jedna, ale właśnie po to jest ta inwestycja.

Teraz o tych ekspertyzach. Może macie Państwo zły obraz, może ja złego słowa użyłem. Nie wiem, co się rozumie przez ekspertyzę. Nie zlecamy żadnych zewnętrznych ekspertyz w sprawach tak szczegółowych, jak tutaj podane były przykłady. Dwie osoby albo trzy co najmniej w wypowiedzi prosiły o przekazanie ekspertyz. To nie jest tak, że my wydajemy pieniądze po to, żeby mieć jakiś zeszyt czy jakiś spięty materiał, który jest podstawą naszych decyzji. My robimy analizy w zespołach różnych osób, które na ten temat mają wiedzę, doświadczenie, mogą się wypowiadać. Wszystkie wyniki możemy Państwu przedstawić. Możemy przejść na posiedzenie Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska, może jakaś inna komisja jest zainteresowana danym problemem, czy to będzie się nazywać Nowy Dwór, czy jakieś inne uwarunkowania, na ul. Hubskiej czy wiadukt. Jesteśmy do dyspozycji. W urzędzie naprawdę pracuje kilkanaście osób, niektórzy z doktoratami z nauk technicznych, którzy na politechnice uczyli, wykładali.

To są różni ludzie. My nie musimy tego zlecać. Oczywiście, spotykamy się ze środowiskiem politechnicznym, spotykamy się ze Stowarzyszeniem Inżynierów Techników Komunikacji, gdzie nasze referaty krytycznie omawiano, tak samo jak i pomysły ich. W każdym roku są 2–3 konferencje, na których osoby związane z uczelnią, na stałe proponują jakieś rozwiązania, my je komentujemy i *vice versa*. Natomiast nie są to zlecane ekspertyzy. I dlatego powiem wprost — o wyższości ekonomicznej i funkcjonalnej, jeszcze nie mówiłem o funkcjonalnej wyższości rozwiązania metrobusego w stosunku do tramwajowego. Możemy Państwu pokazać nasze analizy. Z przyjemnością przyjmujemy wasze uwagi krytyczne. Możecie na posiedzenie komisji zaprosić, jeśli chcecie, jakiegoś swojego naukowca czy eksperta. W tej chwili to słowo ekspert jest dramatycznie przez prasę nadużywane. Muszę sobie pozwolić na taki komentarz, bo każdy, kto się chce wypowiedzieć na temat komunikacji zbiorowej, jest dla mediów ekspertem. Bardzo chętnie możemy merytorycznie się spotykać, wymieniać poglądy, czy na temat tych kosztów, czy tych efektów funkcjonalnych. Bo na Nowy Dwór to nie tylko pieniądze. Mam ograniczone ramy czasowe. Jak Państwo chcecie, mogę długo mówić na temat Nowego Dworu, tylko nie chciałem zajmować czasu. Nie chodzi tylko o pieniądze. Proszę Państwa, funkcjonalność powiązania z Nowym Dworem tramwajowego *versus* autobusowego — tutaj ktoś mówił o niezawodności. Wszyscy wiemy, co to znaczy jedna awaria tramwaju na tej trasie, która ma 4700 w jedną stronę, czyli 9400 km, gdzie wystarczy, że jeden tramwaj stanie, osiedle jest odcięte. Osiedle nie ma obsługi, jeźliby cała wisiała na autobusach. Na metrobisie, który pod względem opóźnień, utrudnień dokładnie ten sam standard zapewnia co tramwaje, czyli jest wydzielony z ruchu, nie stoi w korkach. Nie jest uzależniony od niczego — jakkolwiek awaria autobusu nie powoduje żadnego zaburzenia oprócz tego jednego kursu. Bo autobus można na tej jezdni ominąć i wszystkie inne linie funkcjonują. Jest jeszcze kilka innych argumentów, które z przyjemnością przedstawię i posłucham też oczywiście argumentów na rzecz tramwaju, tylko niekoniecznie teraz, raczej na jakimś roboczym spotkaniu. Tak bym sugerował, ale to już od Państwa zależy. Jesteśmy do dyspozycji, naprawdę. Natomiast, niestety, nie mam dokumentu, który się nazywa ekspertyza na temat porównania metrobisu a tramwaj, co nie znaczy, że nie robimy błędów w naszych analizach, żeby nie wyszło, że mamy patent na wszystko.

Ulicy Popowickiej nie ma w planach budżetowych. Proponuję te tematy wyjaśniać podczas dyskusji nad budżetem. Naprawdę, to nie jest ta dyskusja. Ja nawet nie odpowiadam za to, co tam jest. Będzie dyskusja, przecież będziecie Państwo uchwalać WPI, analizować. Według mnie trasa Popowicka jest w budżecie, ale do wyjaśnienia. Może tak zostawmy. Wyjaśnimy.

Nie mogę się zgodzić z tym, że diagnozę sytuacji tramwajowej można opierać na przeglądzie artykułu w prasie. Znaczy to był przykład, że są dwa artykuły, że tam szyna pękła, że coś się stało. Naprawdę prasa pisze to, co jest negatywne. W związku z tym, każdy przypadek taki jest oczywiście przez prasę eksponowany. Rzeczone dyskusja o stanie infrastruktury tramwajowej może być oparta tylko na analizie faktów, jaka jest niezawodność, ile jest poszczególnych awarii, w poszczególnym taborze, na poszczególnych ośiach tramwajowych. Dopiero wtedy możemy pokazać, czy jest źle, bardzo źle, jak niektórzy mówią, czy wprost przeciwnie, tak jak ja jestem skłonny bronić tezy — jest dobrze, jeśli chodzi o stan infrastruktury tramwajowej. Naprawdę, statystyki pokazują, że jest dobrze, ale nie chcę tu przekonywać. Znowu — odwołuję się — można usiąść, zebrać dane, możemy przyjść na posiedzenie komisji, jeśli ktoś uważa, że infrastruktura torowa czy tramwajowa ulega pogorszeniu. Przeciwnie — statystyki z każdego roku, mamy każdy tor przebadany, w jakim jest stanie i zmniejsza się radykalnie, praktycznie już zlikwidowane są odcinki... Praktycznie odcinki, które kiedyś nazywały się bardzo złe. Ostatnie 4 zadania w tym roku zrobiliśmy. Oczywiście stale będą dochodzić nowe, ale stan infrastruktury jest na pewno zdecydowanie lepszy niż przedstawiają to media.

Jeśli chodzi o ul. Powstańców Śląskich, przyznaję, że ul. Powstańców Śląskich jest problemem w tym sensie, że rzeczywiście sposób sterowania nie jest przyjazny, tak jak mógłby być dla tramwajów. Jest to dla nas jedno z trudniejszych zadań, tutaj nie ma co ukrywać. Jest olbrzymia gęstość sygnalizacji świetlnych. Bardzo duża. Nie będę ich wyliczał. Co chwilę sygnalizacja. I teraz tak — oczywiście, że można zbudować tzw. absolutny najwyższy priorytet tramwajowy, czyli tak światła ustawiać, że każde nadjechanie tramwaju będzie powodować zatrzymanie wszystkich innych potoków ruchu, wszystkie szyny. Pamiętajmy, że jeśli to też jest niedozwolona kolizja. Jednak na tej osi wydaje się, że to jest zbyt radykalne rozwiązanie. Poprzeczne połączenia od ul. Hallera do centrum, bo już tam za ul. Hallera nie ma problemu, bo tam też i ten motorniczy słynny co to napisał też nie skarżył się na odcinek od ul. Hallera do Krzyków, tylko rzeczywiście chodzi tutaj ul. Sztabowa, sygnalizacja na rondzie przy Sky Tower itd., tu mamy dylemat, bo zmienność czasu zatrzymania tramwaju na przystanku jest bardzo duża. Badaliśmy to. Są momenty, że 7 sekund, 12 sekund wystarczy od otwarcia do zamknięcia. Są takie, że i 50 sekund na przystanku trwa wymiana pasażerów. Oczywiście sztywne ustawienie wobec tego przesunięć zielonego światła jest niemożliwe. Musi być inteligentne, tak jak ITS mówi, czyli analizujące sytuację zapotrzebowania, czyli nie jak dawna zielona fala. Zielona fala to jest sztywne ustawienie, co ile sekund ma się zapalać, żeby samochody trafiły. W samochodach jest to łatwe zagadnienie, bo znamy czas przejazdu, prędkość w pewnych przedziałach bierzemy i wiemy tzw. offset, o ile przesunąć te światła. Jeżeli nałożymy losowe zachowania pasażerów wsiadających, wysiadających, już offset typowy przesunięty nie sprawdza się. Musi być to, co ironicznie niektórzy nazywają inteligentny system. I teraz inteligentny sposób polega na tym, że musi odebrać sygnał, kiedy tramwaj jest gotowy do odjazdu. U nas to najczęściej jest zamknięcie drzwi. Inaczej system nie wie, czy pasażerowie skończyli wsiadanie, czy nie. Mamy takie przyciski, które motorniczy ma w odpowiednim momencie nacisnąć, ale oceniając, kiedy pasażerowie wsiedli. Tutaj mamy taką gęstość przystanków i od przystanku do światła jest tak mało, że nawet jak ten sygnał zostanie odebrany przez ITS, czyli te komputery, musi być przesunięcie od tego sygnału do wygaszenia kolizyjnych strumieni, żeby dać tramwajowi zielone. Pamiętajcie Państwo, że było bardzo dużo dyskusji, jak źle są ustawione światła ze względu na pieszych, że każe im się biegać, że mają 7 sekund zielonego, a później czerwone, tak? A więc jeżeli mamy uszanować tych pieszych, a zapotrzebowanie na te zielone światło tramwaj zgłosi przez zamknięte drzwi, to nie jest możliwe puszczenie natychmiast tramwaju. Czyli ul. Powstańców Śląskich jest bardzo trudnym zadaniem. Powiem tak — liczę, że poprawimy tam trochę, bo mamy dwie sygnalizacje, które jeszcze nie są włączone do ITS-u. To są sygnalizacje przy rondzie. Takie było przesunięcie w czasie, że jak już ITS był w trakcie opracowywania, to te sygnalizacje były później dołączane. To było związane z inwestycją w Sky Tower, tam inwestor to budował. Krótko mówiąc — na ul. Powstańców Śląskich nie jesteśmy zadowoleni, chcemy poprawić. Natomiast od razu mówię, że tam nigdy nie będzie osiągnięta tak wysoka koordynacja dla tramwaju, jaka by była możliwa dla samochodów. O liniach autobusowych poproszę Pana Dyrektora o komentarz. Są to w większości zagadnienia bardzo szczegółowe, ale nie chcę mówić za Pana Dyrektora. Jak się ustosunkuje... Nie chciałbym się wypowiadać w tej sprawie.

Prędkości tramwajów jak zwiększyć i statystyka słynna. Też dziennikarze je kochają. Jaka jest prędkość średnia wrocławska w stosunku do innych miast? 17,6, niektórzy mają 17,9, a są miasta, które mają 18,3. Mówimy o dziesiętnych częściach kilometra na godzinę. To jest całkowicie niezauważalna dla pasażera charakterystyka średniej statystycznej. Oczywiście, jesteśmy w stanie powalczyć i już nawet przesunęliśmy się o dwa miasta. Zdaję się, nie znam ostatnich danych, ale już co najmniej dwa miasta wyprzedziliśmy porównywalne z nami i będzie teraz ktoś inny, ma 17,6, a my mamy 17,8. Ale proszę Państwa, to naprawdę nie jest istotna statystyka. Mamy w centrum bardzo wysoką gęstość przystanków i szczerze mówiąc, idzie w kierunku, że jeszcze ją zwiększamy. Przykładowo, taki przystanek, otwarty przedwcześniej ul. Krupnicza przy

stacji wiedeńskiej — nie było ich nigdy. Teraz tramwaje, 6 linii w jednym kierunku — wszystkie będą się zatrzymywać. Zatrzymanie, to jest spowolnienie, otwarcie drzwi, wymiana, zamknięcie. Nie muszę mówić, tak? To jest ewidentna strata. To natychmiast będzie widać na tej średniej prędkości. Oczywiście niewiele. Te 0,2 czy ta 0,1. Zrobiliśmy przystanki na wniosek mieszkańców. Poprzednio było to przy pl. Nowy Targ. Można dyskutować, można je zlikwidować z powrotem. Między pl. Dominikańskim a Halą Targową. W tej chwili nasze obserwacje mówią, że cieszą się popytem w pewnych godzinach. Spowolniły przejazd? Musiały. Choćbyśmy nie wiem jak koordynowali, to jest konkretne zatrzymanie, które musi być: otwarcie, sprawdzenie, lusterko etc. Przystanek na ul. Szewskiej zrobiliśmy przy ul. Wita Stwosza — przedtem nie było. Od Kameleonu do Odry, więc dajemy coś za coś. Albo dajemy zagęszczenie, ale bliższej celu poprawy, albo walczymy o prędkość. Wystarczy rozrzedzić przystanki, będzie wyższa prędkość. Oczywiście, są inne narzędzia i te stosujemy. Na dużą skalę poszliśmy w ostatnich 3 latach z wydzielaniem torowisk. Proszę zauważyć, jak dużo było torowisk spójnych z samochodami. W tej chwili jest bardzo dużo wydzielonych. Mamy program, jeszcze nam zostały newralgiczne elementy, czyli ulice Traugutta i Krakowska. To jest związane z trasą na Wielką Wyspę, też chcemy je wyczyścić. Mamy jeszcze kawałek na ul. Grabiszyńskiej. Jeden kawałek nam został, ale generalnie stosujemy wydzielanie torowisk. To istotnie przyspiesza przejeżdżalność. ITS pomaga wbrew temu, co wszyscy mówią, ale tramwajom pomaga. Mówię w porównaniu do tego, gdyby go nie było całkiem. Nie jest idealnym rozwiązaniem, ale daje priorytety na kilku sygnalizacjach, wydzielanie torowisk. I stan techniczny, i te słynne zwrotnice, które dawna instrukcja MPK powodowała, że bardzo wolno trzeba przejeżdżać przez mosty, wiadukty, zwrotnice najazdowe, zwrotnice zjazdowe. W tej chwili ta instrukcja została istotnie złagodzona. W szczególności na mostach i wiaduktach. Natomiast na zwrotnicach najazdowych musi być wolniej, bo to jest sprawa bezpieczeństwa. Większość już mamy blokowanych zwrotnic, czyli nie ma tego ograniczenia. Na zjazdowych nie ma tego problemu. Czyli w 4 grupach podejmujemy działania, żeby średni czas przejazdu skracał się, a zatem prędkość ta tzw. handlowa wzrastała, ale nie jest to dla nas najwyższy priorytet. Bo to, że wyprzedzimy Poznań o 0,3 czy Kraków... Kraków naprawdę już wyprzedziliśmy, tylko że Kraków do średniej statystyki, proszę sprawdzić, wlicza tramwaje nocne. Tramwaje nocne oczywiście jeżdżą dużo szybciej, mniej pasażerów, lepsze warunki ruchu. Gdybyśmy taką statystykę zrobili, kiedyś mieliśmy tramwaje nocne, na pewno nie byłibyśmy wolniejsi niż Kraków. Kraków ma właśnie te słynne 1,6 prędkości km/h. Przypomnę, lepszej, jest dumny, że szybko u nich jeżdżą. Jeżdżą, bo jest 7 czy 8 linii nocnych w Krakowie. Tam oczywiście 27 wychodzi handlowa na godzinę. To jest taka rzecz.

Proszę Państwa, było konkretne pytanie Psie Pole — kiedy? 2018 czy 2020 rok? To jest pytanie, które przerasta moje kompetencje, ale i nasze. Planowanie jest u nas w rytmie takim, jak Państwo wiecie. O 4 latach wypowiadałem się w tej wypowiedzi, 5-letni jest plan WPI, który Państwo będziecie omawiać, akceptować, zmieniać plan 5-letni. Nie ma u nas planów do roku 2020. Pamiętam czasy, w których się wychowałem, czyli w PRL-u, bardzo łatwo się mówiło — za 8 lat zbudujemy, bo to już i tych radnych nie będzie, i nas nie będzie. Mogę powiedzieć za 7. Teraz jest okres odpowiedzialności za słowa. W 4 lata, niestety, nie wybudujemy Psiego Pola, chyba że coś się zmieni, ale według dzisiejszej wiedzy — nie. Natomiast później — być może. Może to będzie 2019 rok, może 2020. Na takie pytania nie mogę odpowiedzieć i sądzę, że pan prezydent też tak daleko nie będzie sięgał. O ul. Boya-Żeleńskiego było pytanie. Tylko nawiążę, to taki drobiazg. Linia 143, o której mówiłem, kolejowa, to jest właśnie ta linia. Przypomnę — Mikołajów—Nadodrze—Sołtysowice—Psie Pole—Długołęka—Oleśnica. W związku z tym, oczywiście do modernizacji tej linii zgłosiliśmy potrzebę przebudowy tego wiaduktu. Kiedy kolejarze [red. — PKP], w jakim zakresie? Przypomnę wiadukt Popowice. Zgłaszaliśmy go 8 lat temu. Pierwszy raz jak było zapytanie, co z linią na Poznań czy na Oborniki Śląskie? Podaliśmy całą listę wymagań, więc tutaj też ul. Boya-Żeleńskiego oczywiście dodaliśmy.

Autobusy. Pan Prezydent Bluj... Proszę Państwa, proszę mnie nie stawiać w sytuacji, że mam komentować słowa pana prezydenta, ale ja ją rozumiem bardzo inżyniersko. Tu ktoś zacytował, tak? Na Nowy Dwór najlepiej zrobić trasę tramwajową, bo jest miejsce obok ul. Strzegomskiej. Zdanie jak najbardziej... [głosy z sali] Zrobimy trasę, tak. Wszystko się zgadza, jeśli chodzi o merytorykę. Rzeczywiście obok ul. Strzegomskiej jest korytarz, w którym można wybudować trasę. Teraz, czy to będzie trasa tramwajowa czy autobusowa... Tak jak mówiłem — nie chcę tu tłumaczyć pana prezydenta tylko mówię o swojej wiedzy. Nie ukrywam tego, na tamtym etapie nie było w ogóle rozważań we Wrocławiu czegoś takiego jak metrobus. Możecie Państwo uznać, że jesteśmy niekompetentni, nie wiemy, co się w świecie dzieje, ale naprawdę jest to nowość. Nowość i to o tyle jeszcze dodam, że takie autorytety jak prof. Wojciech Suchorzewski — to jest największy specjalista, przynajmniej w Polsce, od inżynierii ruchu, dwa lata dopiero w ministerstwie lansuje włączenie do puli rozwiązań tramwajowych jako równie ekologiczne, a zdecydowanie tańsze rozwiązanie typu wydzielona jezdnia. Jeszcze raz powtarzam, to nie są pasy autobusowe, które Warszawa wprowadziła ileś lat i zupełnie nie są tą funkcją. To jest nieporównywalne — funkcja pasa autobusowego a funkcja oddzielnej trasy; oddzielna trasa wydzielona. Nawiasem mówiąc, około 2 lata temu na konferencji w [red. – zapis niezrozumiały] podawano wrocławski przykład ul. Strzegomskiej, bo to z lotniska przyjeżdżają obcokrajowcy. I właśnie zauważyli, jadąc ul. Strzegomską i powiedzieli — jak fajnie zbudowaliście metrobus. Na co my wtedy powiedzieliśmy — przepraszam, to jest chyba pod tramwaj. Ale jeżdżą autobusy. Możecie Państwo nie wierzyć, ale taki był komentarz. Dla nich to było rewelacyjne, nowoczesne rozwiązanie — jadąc z lotniska je zauważyli — które się sprawdza. I mówią — to po co tam te tory będziecie wkładać? Można dyskutować. Czasem tory mają zaletę, czasem nie mają. Nie jest to uniwersalne. Natomiast tłumaczę się z tego, że to jest jednak nowość w warunkach polskich. W Göteborgu już od wielu lat, we Francji wydzielone jezdnie dla autobusów w wielu przypadkach zastępują tramwaj. A wszystko się zaczęło w Ameryce Południowej, to nie jest tajemnicą. [głosy z sali] W 1975 r.? [głosy z sali] Proszę Pana, Kurytyba, wielkopojemne. Tak, wtedy jeszcze nie dopuszczaliśmy, że to jest rozwiązanie dla Europy, to się zgadza. To zresztą widać. Kurytyba, Meksyk, Bogota. To jest odpowiednik metra i stąd nazwa została. Jeśli już mamy mówić o szczegółach — tam była sytuacja, że ludzie, żeby na peron wejść, musieli wnieść opłatę, czyli była kontrola biletów przy wejściu na peron. I później jest odsuwanie drzwi i wchodzenie do pojazdu. Stąd nazwa metrobus. W Ameryce Południowej wiele lat temu. W Europie chyba nie tak dawno. Pan Przewodniczący Chmielewski, oczywiście ul. Małachowskiego. Zła wiadomość. Kolej w żadnym wypadku nie przewiduje przebudowy tego wiaduktu. On jest tam ośmiotorowy. Nie przewiduje, czyli nie będzie poszerzenia. Natomiast jest to wiadukt, w którym będziemy ćwiczyć inteligencję ITS-u. Chcemy tam wprowadzić ze względu na to, że mamy bezpośrednio przed wiaduktem i za wiaduktem skrzyżowanie z sygnalizacją. Chcemy tak próbować tymi światłami sterować, że jak nadjedzie tramwaj z ul. Hubskiej, żeby nie tylko samochody były zatrzymane od ul. Dyrekcyjnej i od ul. Hubskiej, ale również wyczyszczony wiadukt. Czyli wcześniejsze otwarcie zielonego, żeby wyjechały spod wiaduktu, żeby nie blokowały tramwaju. Jak nam się to uda? Zobaczymy, ale przy wąskich gardłach nie ma innej metody, jeśli chcemy zapewnić, żeby tramwaj nie blokował się pod wiaduktem. O omówienie kwestii związanych z autobusami poproszę Pana Dyrektora.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Panie Przewodniczący, przepraszam bardzo. Nie na wszystkie pytania Pan Dyrektor odpowiedział. W jakim trybie otrzymamy ewentualne odpowiedzi? Bo ja zadałem kilka pytań, chociażby o siatkę ogólną, zadałem pytanie o ITS i o Tramwaj Plus.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: O ITS-ie była dosyć szeroka mowa. Jeżeli Pan nie jest usatysfakcjonowany, proszę się zwrócić na piśmie lub ja się zwrócę do Pana Dyrektora, żeby przestudiował protokół i ustosunkował się do tych pytań, do których nie zdołał się ustosunkować w trakcie naszej dyskusji.

Dyrektor Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Marek Czuryło: Spróbuję najkrócej jak potrafię opowiedzieć o tym, o co Państwo zapytali w pytaniach indywidualnych. Spróbuję potraktować to blokiem. Pierwsza informacja jest następująca — w planie na przyszły rok mamy dwie liczby, jeżeli idzie o komunikację. W komunikacji autobusowej — 23 500 000 km, w tym roku — 22 500 000 km i w komunikacji tramwajowej — 13 000 000 km, w tym roku mieliśmy 12 400 000 km. W tramwajach co będzie nowego? Z chwilą uruchomienia szpitala nowego wojewódzkiego zostanie uruchomiona, przedłużona linia „3” z Pilczyc do Leśnicy, tak żeby można było w rejon szpitala dojechać wygodnie trzema liniami — „10”, „20” i „3”. Będą te linie obsługiwać kierunki: „3” — Księżę, „20” — rejon ul. Grabiszyńskiej, ul. Hallera i „10” — Biskupin, rondo Reagana, pl. Dominikański, cała oś ul. Legnickiej i Pilczyce.

Druga informacja — co wydarzy się w przyszłym roku? Od 1 lutego, niestety, nie będziemy mogli korzystać z wiadomych przyczyn z dworca PKS. W związku z tym, komunikacja nocna, która dzisiaj tam pętli i rozjeżdża się we wszystkich kierunkach, zostanie przeniesiona na ul. Petruszewicza. Ale to szczegółowo rozpisane, uzgodnione. Najkrócej mówiąc — będzie to w ten sposób, że wszystkie linie autobusowe, które dzisiaj przyjeżdżają na dworzec i dalej będą przyjeżdżać na dworzec z zachodu, ze wschodu i z północy, będą zatrzymywać się przy dworcu i potem jechać na ul. Petruszewicza na miejsce odpoczynku. Linie z południa, są takie 4, będą dojeżdżać na dworzec, wracać na miejsce odpoczynku i potem o jednej godzinie, tak jak to dzisiaj ma miejsce, będą się rozjeżdżać przez Dworzec Główny — ul. Suchą, ul. Peronową w swoich kierunkach. I to wydarzy się od 1 lutego, czyli zaraz po feriach.

Kolejne obszary, którymi się zajmujemy, to tak jak Państwo prosiliście o informację, co się dzieje np. Stabłowice—Maślice, plac Grunwaldzki, Gaj, Ołtaszyn, Jagodno. Po kolei — Jagodno linia „110”. Chcemy zwiększyć częstotliwość dwukrotnie tak, żeby mieszkańcy począwszy od Iwin, bo tam pętlimy w kierunku Gaju, po drodze całe osiedle Jagodno mogli spokojnie dojechać linią „110”. Przypomnę, że tam mamy jeszcze 2 linie międzygminne, które współfinansujemy. To jest linia 900 i 910. W sumie autobus na tej trasie będzie częściej niż pół godziny poza szczytem, a w godzinach szczytu będzie to 6,5 między 6 a 8 i co 15 minut pomiędzy 8 a 14. Kolejny obszar, który zostanie zrealizowany w przyszłym roku, to osiedla Maślice, Stabłowice. Dzisiaj obsługiwane są przez jedną linię „103”. Chcemy tę linię „103” niejako zmodyfikować i utworzyć linię „102”, która będzie jechać tylko do Stabłowic na ul. Wojanowską i pozostawić linię „103”, która kiedyś jeździła jeszcze do Prac i jeszcze do Janówka. Te linie będą na końcówkach kursować z częstotliwością, dzisiaj 3 autobusy na godzinę, po zmianie — 4. To na wspólnym odcinku między pl. Jana Pawła II a ul. Stabłowicką pozwoli mieć częstotliwość co 7,5 minuty. To jest jedna rzecz. Druga rzecz — chcemy linię „403”, która jest z Leśnicy przez ul. Grodzką, ul. Królewicką w zasadzie do ul. Modrej dzisiaj, bo tylko kursy w szczycie porannym są do ul. Kwiskiej — wszystkie kursy skierować z ul. Kwiskiej do dużego węzła przesiadkowego, gdzie mamy w połączeniu północ—południe komunikację autobusową, most Millenijny, ul. Na Ostatnim Groszu, dalej FAT ul. Grabiszyńska i ul. Hallera, i oś wschód—zachód — Leśnica, Pilczyce, węzeł Kwiska i w kierunku pl. Jana Pawła II i dalej czy na Gaj, czy na pl. Dominikański, czy rondo Reagana. Myślę dalej o Stabłowicach, żeby linia „923”, która dzisiaj kursuje po ul. Jeleniogórskiej, żeby ją przeprowadzić ul. Starogajową — są wnioski mieszkańców, są wnioski rady osiedla. Chcemy to przeprowadzić. To w zasadzie jest bezkosztowo. W dwóch kierunkach chcielibyśmy ul. Starogajową poprawić. W związku z tym, w sposób istotny skróciłby się dojazd albo w ogóle by powstał dojazd z rejonu Stabłowic do osi ul. Kosmonautów, gdzie docelowo będziemy mieli 3 linie tramwajowe. Na 3 mówiłem. Kolejne osiedle, na którym chcemy wprowadzić większą częstotliwość, to jest Ołtaszyn. Po zakończeniu wszystkich remontów na Ołtaszynie związanych z remontem ulic Zwycięskiej i Ołtaszyńskiej, uporządkowaniu tego wszystkiego, co też było na ul. Stachowskiego. Chcemy zwiększyć częstotliwość dwukrotnie. Dzisiaj autobusy linii „113” mamy co pół godziny. Chcemy, żeby w godz. od 6 do godz. 19, czyli w tym

największym okresie zainteresowania kursowały z częstotliwością co 15 minut. Kolejna zmiana, to jest zmiana porządkowa, ale to jest linia „612”, która dzisiaj jedzie z Dworca Głównego przez Ołtaszyn, Wysoką na Krzyki, a część kursów przez Bielany Wrocławskie też na Krzyki, żeby nie było żadnych wątpliwości, który to jest kurs, czy to jest przez Bielany czy poza Bielany. Będzie linia „612” i będzie linia „112”, tak że będziemy tu mieli jednoznaczność, jeżeli chodzi o ewentualne pomyłki. Rzeczą kolejną, którą chcemy zrobić. Też tutaj z sali padało pytanie o Muchobór Wielki. Dzisiaj na ul. Strzegomskiej do skrzyżowania z ul. Rogowską mamy dwie linie — „142” i „132”. Zapewnienie tych linii w tym miejscu, które potem jadą na Nowy Dwór jest na tyle nieduże, że jedna linia spokojnie przejmie pracę drugiej i chcemy, żeby linia „142” w dalszym ciągu jeździła na Nowy Dwór, natomiast linia „132” chcemy, żeby pojechała na Muchobór Wielki. Tam po przebudowie stan nawierzchni jest super, ale też jest pętla w rejonie ul. Roślinnej i tam ten nasz autobus „132” wspomógłby obsługę rozwijającego się osiedla Muchobór Wielki. I jeszcze jedną zmianę, którą chcemy wprowadzić to są Strachowice. Tam linia „115” w godzinach szczytu porannego chcemy zwiększyć częstotliwość do 7,5%. I to są rzeczy, które zapisane są w projekcie budżetu na przyszły rok. Z chwilą ustalenia, te zmiany będziemy wprowadzać. Pierwsze chcemy zrobić od 1 lutego po feriach. Tak mamy szczęśliwie bądź nieszczęśliwie Trzech Króli 6 stycznia, potem 2 tygodnie przerwy i ferie. I tak naprawdę taka normalna komunikacja potrzebna będzie od 1 lutego. Niektóre zmiany mamy wymuszone, jak chociażby dworzec nocny, ale chcemy i Jagodno, i Stabłowice w pierwszej kolejności poprowadzić już przy takich parametrach, o których tutaj mówimy. Było pytanie o... [red.- głosy z sali] Tak, to jest ul. Rychtalska. Powiem tak — w ostatnim czasie faktycznie kilka wniosków wpłynęło, żeby zbudować jakąś linię między ul. Trzebnicką a ul. Jedności Narodowej. Analizujemy, bo to nie jest tylko problem, żeby przejechać ul. Rychtalską do ul. Trzebnickiej czy do ul. Jedności Narodowej, ale gdzieś trzeba pojechać dalej. Gdzieś trzeba pojechać dalej. Musi to mieć jakiś uzasadniony przebieg. Psie Pole tutaj trudno mi jest się zgodzić, że jest słabo obsługiwane. Mamy 12 linii na Psim Polu w tym 2 linie pospieszne. Wydaje się, że w dni powszednie to tutaj nawet nie chcę dyskutować, ale w niedziele i w soboty przynajmniej dwa razy na godzinę jest każdy z tych pojazdów, więc naprawdę wydaje się, że jest nieźle. Natomiast powiem tak — był taki okres, kiedy były wnioski od rad osiedli czy od mieszkańców. Dzisiaj tutaj jest ok. Dopowiem jeszcze jedno zdanie do linii „115”, bo to jest istotne. Udało się tak poukładać komunikację na rondzie Reagana, że linia „115” została wprowadzana i przejeżdża przez rondo Reagana. To w sposób doskonały poprawiło możliwość przesiadek dla mieszkańców, którzy dojeżdżają w kierunku Sępólna i jeszcze dalej, i przesiadają się na rondzie Reagana. Była jeszcze kwestia przywrócenia linii „E”. Posiłkuje się ekspertyzą czy koncepcją, którą mamy napisaną, podpisaną przez zespół dra hab. [. . .], który powiedział w tym opracowaniu rzecz taką — jak powstanie tramwaj do Kozanowa i powstanie tramwaj do Gaju, to linię „E” możemy zawiesić. Jak powstanie tramwaj na Pilczyce z rejonu Stadionu Olimpijskiego, to linia „E” nie jest nam potrzebna. Co zrobiliśmy, wyłączając linię „E”? Poprowadziliśmy tak autobusy „126”, że dojeżdża do ul. Bajana, skąd linia „E” startowała. Jeden przystanek z ul. Bajana i jesteśmy na osi ul. ul. Lotnicza—Legnicka i kierunek Biskupina. I wydaje się, że przy takiej podaży, jaką mamy na ul. Legnickiej wprowadzanie w szczególnie zatłoczony obszar Trasy W-Z czy ul. Kazimierza Wielkiego wydaje się być mało zasadne. Podobnie dr [. . .], w swoim opracowaniu mówi o linii „139”, że trasę przewozową linii „139” powinna przejąć linia „149” i tak się stało. Zwiększyliśmy częstotliwość linii „149” i tak to funkcjonuje. I jeszcze jedna rzecz. To są dwie linie łączące Gaj z Rondem Reagana — powiem, bo to jest najistotniejsze — to jest linia „145” i linia „146”. Mam dwie sprzeczne informacje. Jedna, że w godzinach szczytu jest za mało, jeżeli chodzi o częstotliwość, a druga informacja to, że po godz. 8.00, po godzinie szczytu jest gorzej. I mając obserwacje, wychodzi nam, że jest problem po godzinach szczytu, czyli między godz. 8 a aż godz. 19 i tutaj chcemy też tą częstotliwość zwiększyć, bo to są te dwie linie autobusowe, które dowożą z Gaju, z Tarnogaju, ale i z rejonu dworca w dwa miejsca — myślę o pl. Dominikańskim i myślę przede wszystkim o rondzie Reagana i o uczelniach. Mało tego — te linie są potrzebne

z dobrą częstotliwością również w soboty i niedziele, bo młodzież studiuje zaocznie czy wieczorowo. Jest mnóstwo różnych zajęć na uczelniach, nawet dla takich dzieciaków 6–letnich. Więc to są te rzeczy, które chcemy zrobić w przyszłym roku, na które w projekcie budżetu mamy zabezpieczone środki. Oczywiście, można chcieć jeszcze więcej, ale to wtedy w zależności od tego, jak to będzie postępować. Cieszy fakt, że w zasadzie duże inwestycje, duże remonty się pokończyły. Na dzisiaj mamy ul. Nowowiejską, która jest wyłączona z ruchu i kołowego, i tramwajowego. Bardziej mnie boli ruch tramwajowy. Pozostałe wydaje się przedsięwzięcia planowane nie powinny aż tak mocno wpływać na komunikację stałą.

[red.— W tym miejscu Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski ogłosił pół godziny przerwy, w czasie której odbyło się posiedzenie Komisji Sportu i Rekreacji.]

5. Informacja Prezydenta na temat kosztów jakie zostały poniesione za możliwość użytkowania infrastruktury kolejowej przez wrocławską komunikację publiczną.

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk:

[W swoim wystąpieniu Prezes posiłkował się prezentacją multimedialną] Otóż, Szanowni Państwo, gdyby chcieć idealnie odpowiedzieć, to odpowiedź by była jak najkrótsza. Otóż oświadczam z całą odpowiedzialnością, że gmina Wrocław nie poniosła jakichkolwiek kosztów związanych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej przez wrocławską komunikację publiczną. Ani jednej złotówki. Natomiast miasto zwraca jedynie na rzecz Polskich Kolei Państwowych spółki Przewozy Regionalne i Koleje Dolnośląskie część kosztów związanych z przejazdami mieszkańców Wrocławia, którzy od lipca 2013 r. zgodnie z umową zawartą z PKP mogą na podstawie biletu MPK podróżować w pociągach osobowych między wszystkimi stacjami we Wrocławiu, między wszystkimi stacjami noszącymi nazwę Wrocław bez dodatkowych opłat. Pozwolą Państwo, że przedstawię to na takim schemacie. Tutaj jest bardzo ładnie rozrysowany cały układ linii kolejowych oraz co wynika, jakie korzyści wynikają z tej integracji z koleją. Muszę powiedzieć, że negocjowaliśmy tę umowę około roku, przy czym nie są to nasze pierwsze kontakty z PKP, a powiem później jeszcze o tym bilecie aglomeracyjnym. Od 1 stycznia 2013 r. każdy mieszkaniec Wrocławia, właściwie każdy właściciel karty Urbancard i biletu zakodowanego na tym nośniku lub na elektronicznej legitymacji studenckiej, biletu okresowego komunikacji miejskiej na linie normalne lub też na wszystkie linie, łącznie z pośpiesznymi — dotyczy to biletu 7–, 30–, 60– lub 90–dniowego, ale dotyczy również biletu semestralnego, jak również jeśli chodzi o bilety czasowe 24–, 48–, 72– lub 168–godzinne w formie papierowej lub telefonicznej mogą korzystać z przejazdu osobowymi pociągami między wszystkimi stacjami we Wrocławiu. Stworzyliśmy taką możliwość nawet dla biletów papierowych pod jednym warunkiem — że wcześniej zostaną one skasowane w środku komunikacji miejskiej, czyli w tramwaju lub w autobusie. Jeśli spojrzeć na kierunki, z jakich przyjeżdżają pociągi do Wrocławia Głównego, na tym schemacie, który Państwo na pewno zdążyliście przeanalizować, bo to jest prezentacja, którą robiliśmy w 2013 r. w momencie wprowadzania tego biletu, jest relatywna oszczędność czasu. Na przykład na kierunku z Leśnicy — to jest ten kierunek niebieski po lewej stronie prezentacji, dojazd z dworca kolejowego Wrocław Leśnica do dworca Wrocław Główny trwa w zależności od kursu od 15 do 19 minut, przy czym oszczędność między przejazdem na tym odcinku, a dostanie się do centrum alternatywnymi środkami komunikacji miejskiej typu tramwaj, autobus, a tam przypominam linie „117”, „137”, „138”, „403”, „409”, „917”, „923”, to różnica wychodzi ok. 25 do 35 minut. Na innych kierunkach, np. Pracze również ok. 30 minut. To samo jeśli chodzi o Psie Pole, tam jest zysk ok. 15 minut. A z Pawłowic 17 minut. Proces tej integracji z koleją odbywał się dość długo. Ale wydaje się, że już możliwość skorzystania z pociągu na bilet komunikacji miejskiej chyba już większość wrocławian, którzy podróżują komunikacją miejską, również korzystają z tej formy. Jeżeli chodzi

o liczbę osób korzystających z Urbancard z komunikacji kolejowej Kolei Dolnośląskich i Przewozów Regionalnych, to w czerwcu 2013 r. ocenialiśmy, że to jest 23 000 osób. Systematycznie liczba ta wzrastała. W 2013 r., osiągając ok. 43 000 podróży miesięcznie, a we wrześniu roku 2014 r. już prawie 46 000 podróży miesięcznie, gdyby to pomnożyć przez 12 miesięcy, to wychodzi ponad pół miliona podróży koleją w systemie Urbancard. Oczywiście biorąc pod uwagę ogólną liczbę przejazdów, która zbliża się powoli we Wrocławiu w ciągu roku do 200 000 000. Może to nie są wielkie osiągnięcia, ale myślimy, że to będzie się systematycznie i stale rozwijać. Jeśli miałbym ocenić, które kierunki są najbardziej popularne, to pomiary wykazują, że najbardziej popularnymi kierunkami jest Wrocław—Leśnica, gdzie średnio w tygodniu takim pomiarowym podróżuje 809 osób. Tak przynajmniej wykazały pomiary. Również Brochów należy do tej czołówki, gdzie podróżuje 740 osób. A również Wrocław—Pracze i Wrocław—Psie Pole, gdzie te liczby wyrażają się w granicach 650 pasażerów w ciągu tygodnia. Jeśli chodzi o koszty jakie ponosi gmina z tego tytułu i tutaj właściwie, jeżeli miałbym odpowiedzieć na pytanie, to konkretne, które jest postawione w tytule programu to w 2013 r., a to przez 7 miesięcy programu, to była wtedy nowość — wydaliśmy na to 824 060 PLN. W roku 2014 wydamy 1 806 036 PLN. Te cyfry są już dość precyzyjnie wyliczone, dlatego że to odbywa się na zasadzie pomiaru takiego okresowego i później wyniki takiego pomiaru są przenoszone na najbliższy okres do czasu ponownego pomiaru. W 2015 i w 2016 r. na te zadania mamy zarezerwowaną dość ambitną kwotę 2 700 000 PLN. Tak więc odpowiadając wprost na pytanie, jakie gmina poniosła koszty to te koszty w latach 2013-2014 wynoszą 1 630 096 PLN. Ile płacimy kolei? Otóż za każdego pasażera, który przejechał koleją na terenie Wrocławia, posługując się naszym biletem MPK czy biletem Urbancard, mówię o tych wszystkich rodzajach biletów, które wymieniałem płacimy 2,59 PLN brutto za jednego pasażera. Przypomnę, że najtańszy bilet kolejowy między jakimikolwiek dwoma stacjami kolejowymi kosztuje 4 PLN, tj. według taryfy kolejowej od 0 do 5 km. Ale jeśli chcielibyśmy znaleźć we Wrocławiu najdłuższą trasę, czyli Wrocław Główny—Wrocław Pawłowice, czyli odległość 16,20 km, to wówczas każdy podróżny musiałby zapłacić 6,50 PLN, bez względu na długość trasy, jaką pokonuje pasażer. Nasz pasażer w pociągu PKP gmina Wrocław płaci kolei 2,54 PLN. Drugim rodzajem umowy, jaka łączy nas z koleją, to jest umowa o bilecie aglomeracyjnym, która to umowa obowiązuje od 1 lipca 2004 r., czyli już 11. rok. Było to w tym czasie takie dość innowacyjne rozwiązanie. Jest to bilet łączony, obowiązujący na obszarze nazwanej taką aglomeracją dużą. Czyli jakbyśmy zamknęli to granicami stacji kolejowych Żmigród, Trzebnica, Oleśnica, Jelcz—Laskowice, Oława, Strzelin, Jaworzyna Śląska, Malczyce oraz Wołów i z powrotem pętla się zamyka w Żmigrodzie. Jest to bilet łączony. Połączony pociąg w tramwaj i autobus. Bilet, który kupowany jest najczęściej przez pasażerów przyjeżdżających do Wrocławia z obszarów tzw. dużej aglomeracji. Sprzedaj tego biletu wzięła na siebie strona PKP. I co miesiąc rozlicza się i przekazuje środki finansowe do miasta bez jakiegokolwiek wynagrodzenia i bez prowizji. W związku z tym, jeżeli mówimy o kosztach funkcjonowania naszej komunikacji w infrastrukturze PKP S.A., to jest to właściwie działanie finansowo obojętne. Jaka jest zatem korzyść dla wrocławian, jaka jest korzyść dla mieszkańców aglomeracji, że taki bilet istnieje? Otóż korzyść jest wymierna, dlatego że zarówno PKP jak i miasto udziela dość dużych bonifikat czy prowizji przy sprzedaży tego biletu jako biletu łączonego. Przy okazji proszę Państwa, on ma dość ciekawą formę, bo on ma formę materialną. Takie były realia i takie były możliwości lat temu 10, czyli on ma fizyczną postać znaczka, który sprzedaje kolej i ten znaczek jest naklejany na bilet kolejowy. Metoda sprzed 10 lat. Takie były możliwości techniczne. Niemniej jednak sprawdza się do tej pory i cieszy się dość dużą popularnością. Oczywiście jeżeli byśmy mieli typować, kto jest takim typowym nabywcą takiego biletu, to nie będę odkrywczy, że są to mieszkańcy aglomeracji, którzy pracują we Wrocławiu, dojeżdżają do Wrocławia, uczą się, studiują i korzystają na tym bilecie łączonym, korzystają na funkcjonalności, jak również korzystają na upuście cenowym. Podam tylko przykład, że bilet aglomeracyjny nasz wrocławski jest na wszystkie linie normalne kosztuje 72 PLN podczas gdy taki sam niebędący biletem aglomeracyjnym kosztuje 90 PLN. Natomiast ten

na wszystkie linie, łącznie z pospiesznymi zamiast 98 PLN kosztuje 90 PLN. Jeśli chodzi o jego popularność i o to, jakie z jego tytułu mamy dochody, to już od paru lat ukształtowała się sprzedaż tych biletów na poziomie ok. 28–29 000 PLN w skali roku sztuk, co daje ok. 2400 mieszkańców aglomeracji wrocławskiej, którzy na stałe, na co dzień, właściwie przez cały miesiąc korzystają z możliwości takiego dogodnego dojazdu do Wrocławia. Jeżeli chodzi o przychody z tego tytułu, to są przychody dzisiaj na poziomie ok. 1 600 000 PLN. W ten sposób zbudowaliśmy taki fajny, przyjazny dla nabywców i taki funkcjonalny system naszego biletu zintegrowanego czy biletu aglomeracyjnego. Tę myśl mamy zamiar rozwijać również i w przyszłości.

Dyskusja:

Radny Marcin Krzyżanowski: Chciałem zapytać, czy dobrze zrozumiałem. W 2010 r. MPK uzyskało licencję pasażerską. Rozumiem, że to było bez poniesienia żadnych kosztów i nakładów? Czy ta licencja jest nadal aktualna?

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: Licencja nie była bezpłatna. Czy je zaliczyć do kosztów tych, o których tutaj dyskutujemy, czy nie? Koszt bodajże 15 000 PLN. To jest licencja, która jest licencją aktualną. Licencja została wydana w 2012 r. i obowiązuje od 30 listopada 2011 r. I jest to licencja, którą MPK uzyskała certyfikat A uprawniający do świadczenia przewozów kolejowych w ruchu pasażerskim. To jest potencjalna możliwość rozwijania również kolejowych połączeń czy kolejowych przewozów przez MPK, gdyby taka decyzja w przyszłości zapadła. Jeśli Państwo uznajecie, że te 15 000 PLN to jest właśnie ten koszt, to ja przyznaję się do pomyłki na początku mojej prezentacji.

6. Informacja Prezydenta Miasta na temat polityki wymiany taboru (autobusy i tramwaje). Dlaczego miasto nie dokonuje mniejszych, ale regularnych zakupów autobusów i tramwajów?

Wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski: Proszę Państwa, widać z przebiegu sesji, że należało pablokować tematy, ale trzymajmy się porządku. Już nawiązywałem i mówiłem o tym, że jeżeli chodzi o wymianę taboru autobusowego i kolejowego — autobusy przyjęliśmy, że nie będziemy wymieniać rzadziej niż co 12 lat, tramwaje ok. 30 lat. Jest to przyjęty w Polsce okres użytkowania. Proszę Państwa, w komunikacji autobusowej Wrocławia, którą w tej chwili obsługuje 350 autobusów, średnio rocznie należy wymienić 30 autobusów oraz 7 do 8 tramwajów. Czyli, gdyby iść sugerowaną metodą wymiany, co roku powinniśmy robić przetarg — na 7 8 tramwajów i ok. 30 autobusów. Już wspominałem, jaki to miałoby wpływ na cenę zakupu tak małych partii autobusów i tramwajów. I proszę Państwa, w okresie od 2008 r. do 2015 r. w komunikacji autobusowej we Wrocławiu pojawi się 230 nowych pojazdów — 120 Citaro, 57 Solaris i 69 MAN-ów, które pojawiają się myślę, że do maja br. A więc jeżeli przeliczyć to, co mamy i założyć ten przyjmowany okres żywotności 12 lat — wskaźnik wymiany autobusów jest spełniony. Jeżeli chodzi o komunikację tramwajową w okresie od 2004 r. do 2015 r. — i tu używam słowa ponad 80, bo nie wiem, jak mi się skończy kontrakt ostatecznie z Pesą, on jest tak zakontraktowany, że minimum 6, maksimum 26 — w zależności od tego, jaki będzie poziom dofinansowania z funduszy unijnych, musieliśmy tak elastycznie postąpić, żeby mieć szansę optymalnie wykorzystać te pieniądze, które mogą się pojawić i o które zabiegamy. A więc również w tramwajach ten wskaźnik został utrzymany. I teraz proszę Państwa, oczywiście jestem skłonny przyjść na posiedzenie Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska, na dowolne gremium, wziąć tych, którzy odpowiadają u mnie za przetargi i dyskutować z Państwem. Myślę, że znajdziemy w Polsce tak małe przetargi, zobaczymy, jakie uzyskaliśmy my ceny, jakie ceny zostały uzyskane w tych przetargach. Ale jest jeszcze jedna, bardzo istotna sprawa. Ona polega na tym, że po pierwsze — projekt, jeżeli chodzi o pieniądze

unijne, musi mieć stosowną wagę i to musi być projekt, który jest zauważalny. Po drugie jest kwestia specyfikacji. Na zewnątrz autobus każdy jest taki sam, tramwaj również jest taki sam. Natomiast to, co sobie życzymy wewnątrz, jeżeli chodzi o komfort, siedzenia, dostosowanie, całe wyposażenie wewnętrzne tramwaju i autobusu, to jest już zupełnie inna rzecz. Więc porównując, również trzeba mówić autobus do autobusu tak, ale trzeba popatrzeć, co w tym autobusie się mieści. W związku z tym, tę politykę, która zawsze i to nie ma co udawać — zawsze jest wypadkową chęci, możliwości, w danym okresie możliwości pozyskania funduszy unijnych, które nie są płynne i linearne tylko zawsze jakoś idą skokowo. Pytanie — na ile się trafnie ocenia sytuację ogólną i na ile przewidzieć taki przetarg? Chodzi o to, żeby tabor ze swoim średnim wiekiem odpowiadał tym normom, które sobie przyjęliśmy. Jest jeszcze jedna bardzo istotna rzecz. Robiąc małe przetargi, będziemy mieć 4, 5, 6 rodzajów autobusów, z 4 rodzaje tramwajów. To jest zawsze problem w utrzymaniu, w serwisie, w konwersacji, w porównywaniu kosztów choćby w zajezdniach czy pomiędzy poszczególnymi liniami. A więc nie twierdzą, że nie znajdziemy przykładu, że mniejsze zakupy są mniejsze od większych, ale uważam, że tę politykę, którą prowadzimy z Wydziałem Transportu, z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w miarę staramy się rozsądnie prowadzić. Jeszcze jedna uwaga na koniec. Te 2 500 000 km w komunikacji międzygminnej również jest obsługiwanych nowymi autobusami. Ja tego tutaj w ogóle nie poruszałem. Z punktu widzenia pasażera nie ma to najmniejszego znaczenia.

Dyskusja:

Radny Łukasz Olbert: Dlaczego we Wrocławiu jest tak mało klimatyzowanych pojazdów? Jaki jest dodatkowy koszt pojazdu wyposażonego w klimatyzację?

Radny Jerzy Sznerch: Mam pytanie. Dlatego że bardzo często widzę jak te duże autobusy jeżdżą w godzinach nocnych i jeżdżą w nich po 3-4 osoby. Czy nie byłoby zasadne pomyśleć o jakichś mniejszych busach, o mniejszych kosztach, które by w godzinach nocnych obsługiwały miasto Wrocław? Myślałem o tym, bo pamiętam jak te Ikarusy zostały wycofane, bo w godzinach nocnych były wykorzystywane. Wiadomo jakie było zużycie paliwa. Normy były bardzo wysokie. Nie wiem, jaka norma jest akurat w tych Mercedesach czy w innych autobusach, jakie zużycie jest na 100 km. Ale podejrzewam, że taki bus, który zużywa w granicach 12 l, byłby bardziej ekonomiczny. Mówię o busach, które mogą mieścić po 19-23 osoby.

Radny Damian Mrozek: Panie Prezydencie, dlaczego mamy najwolniejsze tramwaje w Polsce? Jeszcze o ile w zeszłym roku mieliśmy najwolniejsze *ex aequo* z Łodzią, to w tym roku już jesteśmy na czele. I co najgorsze — ta prędkość tramwajów niestety spada, a nie rośnie. Drugie pytanie. W 2006 r. zakupiliśmy 16 tramwajów typu Skoda. W tym czasie kupiła też je Praga. Czy Pan Prezydent wie, że w tym roku Praga ogłosiła przetarg na sprzedaż wszystkich 30 tramwajów tych samych, co my mamy, 8-letnich? To są dość nowe tramwaje ze względu na ich awaryjność, zbyt duży promień skrętu i przede wszystkim niezadowolenie mieszkańców z tych tramwajów. Ja się nie pytam, czy my mamy w planie sprzedaż, tylko jak Pan Prezydent jest zadowolony z tych Skód... Praga je sprzedaje. 30 sztuk wyprodukowanych w 2006 r. Już w 2008 r. stwierdzili, że nie będą kupować Skód ze względu na ich awaryjność i inne wady, a my w 2010 zakupiliśmy kolejne 31 Skód, już nowszy model 19C, ale niedużo się różniący. I trzecie pytanie — kiedy poznamy nazwisko nowego dyrektora MPK?

Radny Piotr Maryński: Mam pytanie dotyczące kryteriów bądź kryterium wyboru przy rozstrzyganiu przetargów o wymianę taboru, czy to jest tramwaj czy autobus. Jakie są kryteria, które są stosowane? I druga część pytania — jeżeli tym kryterium jest tylko i wyłącznie najniższa cena, to czy są jakieś przeciwwskazania, żeby zastosować także inne kryteria, oczywiście o różnych wagach?

Radny Michał Piechel: Panie Prezydencie, ile tramwajów jest dostosowanych dla osób niepełnosprawnych?

Radny Sebastian Lorenc: Panie Prezydencie, Pan wspomniał o konieczności wymiany 7 do 9 tramwajów rocznie. Dobrze słyszałem? Więc to daje nam ok. 3–4% ogólnej ilości wozów pozostających w dyspozycji gminy Wrocław. Czy Pan uważa, że to jest wystarczający wskaźnik, który umożliwi utrzymanie wieku tramwaju na poziomie tych maksimum 30 lat? Bo według moich obliczeń, niestety, nie. I teraz kolejna sprawa. Jeśli chodzi o sukcesywne wymiany rok do roku. Czy możliwe jest, żeby gmina Wrocław zawierała długoterminowe umowy z producentami tramwajów, ogłaszając w odpowiedni sposób przetarg tak, aby te tramwaje były dostarczane sukcesywnie, a nie skokowo raz na kilka lat w dużej ilości? Bo być może to rozwiązałoby problem.

Radny Marcin Krzyżanowski: Chciałem wrócić do przetargów. Gdy organizowany jest przetarg, czy miasto bierze również pod uwagę koszty energii i paliwa w zakupowanym taborze? Bo np. jeśli chodzi o Skody, to zużycie energii w porównaniu z innymi co najmniej 20% było większe. Do tego jeszcze przy zakupie Volvo 700 Solo, jak i również przegubowego, jest to autobus, który ma najwyższe parametry spalania w tej klasie autobusów. Jeszcze jedno pytanie. Skoda ma taką możliwość, że część energii może pozyskiwać. We Wrocławiu to się nie dzieje. Przy hamowaniu część energii może być odzyskiwana i może trafić do trakcji. Nasza trakcja nie jest do tego przystosowana, więc ta energia nie wiem gdzie idzie, w szyny? Nie wiem, chyba nigdzie. Czy zrobiono analizę opłacalności i czy opłaca się odzyskać tę energię czy nie?

Radny Piotr Uhle: Ja tylko przypominając wszystkim, którzy tyle rzeczy wyrażnie tutaj zaznaczają, że stan taboru mógłby być lepszy, chciałbym zadać pytanie, które może przypomnieć niektórym — jaki procent 8 lat temu był autobusów niskopodłogowych i jaki ten procent jest dzisiaj?

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Chciałam zapytać, skoro kupujemy Pesę, czy ktoś zrobił badania? Bo Pesa jest dłuższa niż np. tramwaje Protramu. Czy zrobiliśmy badania i testy i się nie okaże, że znowu coś nie działa i na zakrętach czy na pętlach tramwajowych nie będzie z powodu swojej długości sprawiać kłopotu? Pytam, czy rzeczywiście to było wyspecyfikowane i czy mamy pewność, że nie będzie z tym problemu? I jeśli idzie o takie bieżące naprawy nowych tramwajów, to kto się będzie tym zajmował? Czy umówiliśmy się, że wszystko musi wracać wobec tego do zakładu, który wyprodukował? Bo rozumiem, w ramach gwarancji pewnie tak, ale później czy jesteśmy przygotowani, czy to nie będzie też jakichś dodatkowych kosztów wnosić, że rzeczywiście ośrodek produkcyjny jest daleko od Wrocławia?

Radny Krzysztof Szczerba: Panie Prezydencie, ostatnio słyszymy z doniesień medialnych o przypadkach zabierania dowodów rejestracyjnych pojazdom należącym do MPK. W związku z tym, chciałem zapytać, skąd bierze się zły stan techniczny taboru i jakie kwoty prognozowane są do wydania na rzecz remontów taboru w roku bieżącym oraz przyszłym?

Radny Jan Chmielewski: Jaką kwotę wydaliśmy w ostatnich 10 latach na tabor MPK, zarówno na tramwaje, jak i na autobusy?

Radny Piotr Uhle: *Ad vocem*, w ramach zatrzymywania dowodów rejestracyjnych autobusów MPK. Fakty są takie, że ilość tych autobusów, które mają problem, jest zdecydowanie mniejsza z roku do roku. Co więcej — nawet Inspekcja Transportu Drogowego twierdzi, że stan wrocławskiego taboru się poprawia.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Czy pan Piotr Uhle już jest pracownikiem urzędu miasta?

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Kogo Pan pyta, przepraszam?

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Pana Piotra Uhle.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Proszę między sobą tę sprawę rozstrzygnąć.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Mam prawo zadawać takie pytania również na sesji.

Radny Krzysztof Szczerba: Bardzo proszę Pana Prezydenta o odpowiedź na moje wcześniejsze pytanie, dotyczące wydatków na naprawę tego taboru.

Wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski: Proszę Państwa, strasznie się wystrzegam jakichkolwiek emocjonalnych wystąpień. Tylko jak mam pytania, a w pytaniu mam tezę, że wrocławskie tramwaje są najwolniejsze na świecie, to to nie jest ładnie i to nie jest w porządku. Chcecie naprawdę, żeby taki był obraz? A tak nie jest. Więc nie gniewajcie się. Rozumiem wszystko. [głosy z sali] Nie, nie jest dobrze. Podam fakty i do faktów się... Panie Prezesie. Naprawdę. Ja wiem, Pan wie. Fakty, dobrze. I to tyle. Przepraszam, już więcej sobie nie pozwolę. Pierwsze pytanie — klimatyzacja. Są dwie rzeczy bardzo istotne. Jeżeli chodzi o klimatyzację tramwajową, to oczywiście to jest zużycie energii i wszystkie tramwaje, które kupujemy od pewnego czasu, z góry mają wpisaną klimatyzację. Prezes będzie występował, poda bardzo precyzyjne liczby, ile tramwajów jest klimatyzowanych, ile nie jest, ale to już jest standard. Czyli we wszystkie przetargi wpisujemy klimatyzację. Jeżeli chodzi o autobusy — wszystkie autobusy, które kupujemy, są klimatyzowane. Tylko to trzeba skomentować, trzeba powiedzieć. Tak będzie. Nie będziemy tego zmieniać. Będzie klimatyzacja w autobusach. Tylko jak autobus jest długi 12- metrowy czy dłuższy i otworzy wszystkie drzwi na raz — nie ma takiej klimatyzacji, która by w sposób znaczący... Nasza średnia odległość między przystankami to jest 493 m i wszystkie drzwi w autobusie się otwierają. Jeszcze raz powtarzam — to jest problem, z którym sobie muszą poradzić producenci. My to wiemy, ale wszystkie autobusy, które kupujemy, mają już ten standard wpisany.

Teraz jeżeli chodzi o busy, to ja bardzo dziękuję za to pytanie. Mówię do pana Jerzego Sznercha. Dlatego że my stoimy przed takim oto wielkim wyzwaniem. Wszystkie nasze linie autobusowe są przelotowe, przecinają miasto w poprzek, wzdłuż, w dowolnych, we wszystkich kierunkach. A idąc w kierunku Pana myślenia, które jest mi bardzo bliskie, należałoby na początku linii, kiedy wypełnienie tego dużego autobusu wynosi średnio 10% postawić busa, doprowadzić do punktu przesiadkowego, potem wsiaść powiedzmy w duży autobus, przejechać przez centrum, gdzie jest największe obciążenie, wyjechać za centrum, znowu się przesiąść i znowu pojechać busem. Gwarantuję, że mamy bunt naszych pasażerów. Przecież te wszystkie protesty, te wszystkie pytania o linie autobusowe, które tutaj Marek [red. — Marek Czuryło, dyrektor Wydziału Transportu] wymieniał, biorą się właśnie stąd: ja chcę wsiaść pod domem, wysiąść w centrum albo tam, gdzie akurat mi pasuje dojechać. Więc przyjęliśmy, że na każdym kierunku dwie przesiadki są dopuszczalne, tak? Mniej więcej tej normy się trzymamy. Zgadzam się z Panem, że należałoby tak robić. Dzisiaj mamy tylko dwa rodzaje autobusów. Staramy się tam na te początkowe linie, jeżeli jest możliwość dojazdu do pętli czy jakiegoś placu tam, gdzie linie się łączą — staramy się tak robić. Ale wtedy to i tak jest ten autobus dość duży, tak? I jego obłożenie wynosi kilkanaście procent. Proszę Państwa, mamy bramki pomiarowe, o które również Państwo pytacie właśnie po to, już troszeczkę wyprzedzając, żeby dokonywać bardzo precyzyjnych pomiarów napełnień. Średnie obłożenie tramwajów wrocławskich to jest między 50 a 60% pojemności. Oczywiście dla pasażera to jest też kwestia komfortu. Do poziomu 70% można uznać, że komfort jest nienaruszony. Tak mogę odpowiedzieć na to pytanie. Myślę, że idea

śluszną, natomiast do zrealizowania w bardzo długim czasie. Myślę, że nie spotkałaby się z uznaniem naszych mieszkańców.

Proszę Państwa, najwolniejsze tramwaje w Polsce, to jest to, do czego chciałem się odnieść. To najpierw tabelka. Proszę sobie te cyfry zapisać. Średnia prędkość tramwaju w Łodzi — 16,5 km/h przy odległości między przystankami 515 m. W Poznaniu — 17,7 km/h, średnia odległość między przystankami 483 m, Wrocław — 17,8 km/h, średnia odległość między przystankami — 491 m, Kraków — 18,2, ale liczone razem z nocnymi, 493 m, to jest odległość między przystankami. Nic więcej nie powiem. Na początku naszych zmian... [głosy z sali] Proszę Pana, jeszcze raz Panu mówię. Porównuję się do Łodzi, Poznania, Wrocławia i Krakowa. Jeżeli... [głosy z sali] Panie Przewodniczący. I znowu — niczego nie mam do tych miast. Jeżeli w mieście jest 2, 3, 4 linie tramwajowe, lecą na przestrzał miasta, nie ma problemu, znajdę takie miasta. Proszę bardzo, zresztą mogę Panu podać przykład z Wrocławia, jeżeli Pan sobie życzy. Największa prędkość jaką osiągamy na Kowale — 24,3 km/h, prędkość na stadion Wrocław — 22,4 km/h; mówię o prędkości średniej w mieście. Na odcinku z Pilczyc do Leśnicy — 27,9 km/h. To są parametry. Oczywiście możemy nadal mówić, że mamy najwolniejsze tramwaje w Polsce.

Teraz awaryjność i Skody. Trudno mi w ogóle się odnieść do tego. Nie wiem, czy Praga sprzedaje Skody, czy nie. To jest ich decyzja, nie mnie ją komentować. Nasze Skody awaryjnością nie odbiegają od awaryjności innych tramwajów. Kryteria wyboru — niska cena. Myślę, że gdybyście Panowie — i tu jakby z pełną pokorą i z szacunkiem podchodzę do tego pytania — myślę, że gdybyście Państwo zobaczyli specyfikację istotnych warunków zamówienia, dotyczącą zamówionego autobusu, jest to bardzo obszerny, bardzo precyzyjny dokument. Dzisiaj poziom techniczny, jeżeli porównamy autobusy wysokiej jakości, marki każdy z Państwa może sobie wymienić, to w zasadzie nie ma różnicy w jakości. Natomiast jest różnica w cenie, jest różnica w partii, jest różnica zależna właśnie w cenie od wielkości partii, sposobu dostawy, okresu zamówienia itd. To są bardzo skomplikowane procesy. Przy czym znowu trzeba powiedzieć wyraźnie, że cena uzyskana w przetargu jest wypadkową tych wszystkich elementów, o których mówimy. Ale myślę, że nikt w tej chwili w Polsce by się nie odważył powiedzieć — autobus, jedynym kryterium jest cena. To jest zupełnie nieprawdopodobne.

Jeżeli chodzi o osoby niepełnosprawne, będę bardzo prosił Prezesa, żeby udzielił odpowiedzi. Nie potrafię podać z dokładnością do jednego tramwaju liczby tramwajów, które mają ten człon, ale za chwileczkę Pan Prezes o tym oczywiście powie. Wszystkie zamawiane nowe tramwaje, bardzo dbamy o to, żeby były w autobusach, stosujemy taki rozkładany podest i kierowca ma obowiązek pomóc wjechać wózkiem osobie niepełnosprawnej. Jest to dla nas w ogóle niepodlegające dyskusji. Zaszłość powoduje, że jeszcze jeżdżą tramwaje nie zawsze do tego dostosowane.

Koszty energii i paliwa. Jest to oczywiście parametr zużycie paliwa, który wpisujemy do specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Pan Prezes na wstępie mówił Euro 5, Euro 6 itd. i to już są zestandaryzowane zużycia. I my już się nie posługujemy ilością paliwa spalane przez autobus na 100 km tylko norma narzuca, ile może jakiego paliwa, narzuca emisję spalin. W związku z tym jest to norma, którą ma spełniać zamawiany autobus. Co jeszcze?

Skoda, odzysk energii, badania i testy długości tramwaju, bieżące remonty. Z tych, które sobie zdążyłem zanotować to wszystko. I znowu starym zwyczajem — jeżeli gdzieś jakieś pytanie było, to oczywiście na nie odpowiem. Dowody rejestracyjne jeszcze. Tu muszę skomentować tryb i sposób kontroli prowadzoną przez Inspekcję Transportu Drogowego. Żeby dopuścić autobus do ruchu, autobus wjeżdża na stację badania pojazdów i każdy z Państwa ze swoim samochodem na takiej stacji był i wie, ile badań trzeba przeprowadzić, żeby uznać, że pojazd jest sprawny. I nie dyskredytując nikogo,

przychodzi inspektor transportu drogowego, zatrzymuje autobus na drodze i mówi wydaje mi się, proszę Pana, że tu Pan ma przecieki. W związku z tym, zatrzymuję Pana dowód i kieruję pojazd na badanie. Proszę Państwa, jak zajrzeliśmy w przepisy prawne, to taka decyzja jest — moment — domniemaniem, że tak jest i staramy się natychmiast to kierować na stację badania pojazdów. Natomiast z tego, ile się potwierdza, to już nie tak dużo, jak by się na pierwszy rzut oka wydawało. Kolejna rzecz bardzo istotna — nasze przeglądy, które robimy wewnątrz... 92 pociągi, odpowiadając na Pana pytanie [red. — radnego M. Piechela], mają niską podłogę lub częściową niską umożliwiającą wejście dla osoby niepełnosprawnej. Więc od tej takiej dużej kontroli, która była zrobiona w autobusach MPK, w tej chwili sytuacja całkowicie się poprawiła, są to pojedyncze przypadki. Uważamy, że jest to taki sam system kontroli jak każdy, ale ostateczny wynik... Ja mogę dla Państwa taki raport przygotować i chętnie go przedstawię na posiedzeniu Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska, ile z tych zatrzymanych dowodów rejestracyjnych potwierdziło się bez konieczności dokonywania naprawy do zwrotu. Tak to wygląda. Ale ten system kontroli uważam jest konieczny, jest potrzebny. I tutaj mam taką informację ponadstandardową. Inspekcja Transportu Drogowego we Wrocławiu dzięki decyzji Prezydenta Wrocławia jako jedyna w Polsce już eksploatuje mobilną stację diagnostyczną do badania pojazdów w postaci kontenerowej. Dostali na to pieniądze z centrali, my zafundowaliśmy jako miasto ciągnik do przewozu tej stacji. A więc już nie będzie za pomocą organoleptycznego badania, będzie ustawiona stacja w dowolnym miejscu na trasie, przy drodze, na dowolnym placu, na dowolnym parkingu. Inspektorzy transportu drogowego będą sprowadzać pojazdy do tej stacji i przeprowadzać profesjonalne badania techniczne. I wtedy od tej decyzji już nie trzeba będzie się odwoływać, bo ta stacja będzie mieć uprawnienia normalnej stacji diagnostycznej, jeżeli chodzi o samochody ciężarowe. Jest to bardzo poważny zakup. Jest to druga stacja w Polsce, więc myślę, że i transportowi publicznemu w Polsce i emisji spalin się to dobrze przysłuży. A i pewnie też gdzieś tam jakości w MPK.

Mam nadzieję, że odpowiedziałem na wszystkie pytania. [głosy z sali] Jak? [głosy z sali] Ale ja już podałem. Ta liczba, którą podałem, pozwala mi zachować te parametry, czyli 30 i 12 lat — to, co osiągnęliśmy. I to jest kwestia przeliczona. Natomiast rozumiem i to odbieram bardzo pozytywnie, że chodziłoby o większą równomierność i ja się z tym zgadzam. Tylko to jednak muszą być stosownie duże partie. Jeszcze mogę się podzielić z Państwem jedną informacją, bo padło tu pytanie, jak wymieniać tabor. Kiedyś nie wyobrażaliśmy sobie, że możemy nie kupić autobusu. Dzisiaj już to jest. Miesiąc temu była u mnie delegacja Bombardiera, która mówi, że przygotowuje bardzo duży projekt na Polskę, żeby sprzedawać tramwaje w formie usługi przewozowej ze swoją załogą, ze swoim tramwajem. Od nas będą tylko prosić miejsce w zajezdni, bo nie są w stanie zajezdni wybudować. To na razie jest w sferze planów i pewnie eksperymentów leasingowych. Ale i taki czas przyjdzie. Czyli nie ma czegoś, co jest stałe, pewne, że tak należy robić. Należy patrzeć, w którym kierunku to wszystko się rozwija i być może już nie ja, ale na pewno moi następcy w przyszłości będą kupować usługę tramwajową, a tramwaj nie nasz będzie stał w naszej zajezdni. Być może tak będzie i to są te kierunki, które się pojawiają. Na razie uważam, że przy tej cenie tramwaju, przy tej masie zakupów przewoźnik miejski powinien być jedynym ich posiadaczem. Ale nowe modele na rynku już się pojawiają.

7. Informacja Prezydenta Miasta o zlecaniu przez MPK obsługi linii autobusowych firmom zewnętrznym. Prezentacja kryteriów wyboru, kosztów oraz potencjalnych oszczędności wynikających z takiego rozwiązania.

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk:
[W swoim wystąpieniu Prezes posiłkował się prezentacją multimedialną] Otóż MPK istotnie podzleca część zadań, które miasto firmie powierza. Po pierwsze są to linie

okresowe w sytuacjach szczególnych jak remonty torowisk, gdzie trzeba uruchomić dodatkową komunikację zastępczą autobusową. Również takie przedsięwzięcie jak komunikacja dowozowa na Psim Polu do stacji kolejowej jest realizowana przez zakontraktowanych podwykonawców. Natomiast dużym przedsięwzięciem, które uruchomiliśmy to kontakt 10-letni na obsługę wytypowanych przez nas linii — przetarg zakończył się po licznych protestach podpisaniem umowy — firma ITS Michalczewski w połowie roku rozpocznie operowanie na tych liniach. W sumie wprowadzając na trasy autobusowe we Wrocławiu 69 nowych pojazdów klimatyzowanych, niskopodłogowych w standardzie nie niższym niż te autobusy, które dzierżawimy w tej chwili, a których dostawa zakończyła się w listopadzie. Jeśli chodzi o kryteria, to skupię się tutaj na tym głównym przetargu, ponieważ jeśli chodzi o linie okazjonalne czy okresowe w zasadzie jedynym kryterium, jakie przyjmujemy przy przetargach, jest cena i pewne minimalne wymagania taborowe. Nie stawiamy tutaj wymogów, że mają to być autobusy nowe, najlepiej dopasowane do potoków pasażerskich. W przypadkach, w których udaje się pozyskać autobusy klasy midi, tak robimy. Natomiast przetarg duży, tak go nazwę, na 10 lat jest przetargiem, w którym stosowaliśmy następujące kryterium — otóż podstawowym elementem tego kryterium jest oczywiście cena za usługę. Ale w ocenę ofert, że tak powiem, zaszyliśmy formułę, w której oferenci mieli zadeklarować sposób waloryzacji swojej stawki kilometrowej na przestrzeni 10 lat. Co mam tutaj na myśli? Otóż zadaliśmy oferentom pytanie — czy chcesz, żeby twoją stawkę waloryzować wskaźnikiem inflacji bądź wskaźnikiem wzrostu cen paliw w całości czy 100% tej stawki czy może mniejszą ilość? Mieli swobodę zadeklarowania. I te dwa elementy, czyli stawka za kilometr w każdej kategorii autobusu plus model waloryzacji dał nam wyniki, które oceniliśmy i dokonaliśmy wyboru oferentów. Tak jak stawki wejściowe, nazwijmy to tak, oferentów były stosunkowo zbliżone, tak istotne rozbieżności były w metodologii waloryzacji. *Summa summarum* na tej hipotetycznej wartości kontraktu 10-letniego różnica sięgnęła 70 000 000 PLN. Mówię hipotetycznego, ponieważ dla wszystkich oferentów przyjęliśmy te same wskaźniki, żeby porównywać i żeby uczciwie tę operację przeprowadzić. Wyniki tego przetargu zaprezentuję Państwu na tym slajdzie. Tu jest kilka informacji. Ponieważ przetarg na tę usługę opiewa na 4 000 000 km rocznie zestawilem tutaj dla Państwa 3 informacje. Dzisiaj MPK tym taborom, jaki posiada, te 4 000 000 km jest w stanie zrealizować przy koszcie 8,06 PLN. Zwycięska oferta firmy ITS Michalczewski zaoferowała za tę usługę 8,26 PLN za kilometr. A zatem w stosunku do tego, co my mogliśmy na tych 4 000 000 km zrealizować, są o 800 000 drożsi. Ale wprowadzając na linie nowe autobusy klimatyzowane niskopodłogowe, czego my nie moglibyśmy zrobić. Również do analiz przy ostatecznym podejmowaniu decyzji przeprowadziliśmy symulację, ile kosztowałoby miasto kilometr, gdybyśmy to my zakupili ten tabor. I tutaj macie Państwo odpowiedź. Otóż MPK takie zadanie nowym taborom wykonałoby za cenę 8,55 PLN. Zatem 30 groszy drożej niż wybrany oferent. Dochodzi do tego jeszcze jeden istotny czynnik. Dokładnie 69 autobusów nowych wprowadzonych przez podwykonawcę oznacza uwolnienie MPK od 69 zdezelowanych autobusów w wieku między 17 a 20 lat, które przynoszą nam wiele trosk i problemów, nie mówiąc o kosztach finansowych. W trakcie tej debaty padały pytania, jakie są nakłady na utrzymanie taboru. Otóż w tej chwili średnio na utrzymanie taboru autobusowego wydajemy w granicach 19 000 000 PLN. Dla uzupełnienia — w tramwajach jest to kwota ok. 14 000 000 PLN. Zatem zdjęcie z inwentarza prawie 70 najstarszych autobusów, to nawet licząc średnio, to jest jakieś 3 800 000 PLN mniej naszych kosztów i wysiłków organizacyjnych. Ogłaszając ten przetarg i uruchamiając całą tę procedurę, kierowaliśmy się głównie myślą, żeby w możliwie najkrótszym czasie uporać się z zagadnieniem, które tutaj na tej sali było dyskutowane w 2012 r. w związku z wynikami kontroli ITD. I mogę Państwu powiedzieć — w czerwcu, w lipcu zamkniemy ten temat, ponieważ 57 Solarisów, które wydzierżawiliśmy na 10 lat plus podwykonawca z 69 nowymi autobusami, pozwoli nam zlikwidować, zezłomować bądź sprzedać te stare autobusy, które były dla nas technicznym i organizacyjnym problemem. I to w zasadzie tyle, co mam do przekazania.

Dyskusja:

Radny Marcin Krzyżanowski: Panie Prezesie, dziękuję za tę wypowiedź, ale pytania mi się nasuwają po tym, co Pan powiedział. Jeżeli MPK realizowałoby to zlecenie, kupując nowy tabor, to podał Pan dane, że byłby to koszt 34 214 400 PLN. Ponad 34 000 000 PLN. Firma Michalczewski zrealizuje to za 33 000 000 PLN. Powiedział Pan, że dzięki zakupowi nowego taboru nie naprawiamy starych, pozbywamy się problemu i mamy oszczędności rzędu 3 000 000 PLN. Więc jeżeli sobie odjąłem od 34 000 000 PLN te 3 000 000 PLN, to wychodzi mi, że wówczas oferta wrocławskiego MPK jest korzystniejsza niż ITS Michalczewski. Więc jakby mógł Pan to za chwilę doprecyzować — jeżeli mnie Pan dobrze zrozumiał. [głosy z sali] Pytanie jest takie, żeby Pan uzasadnił nam jeszcze tę ekonomiczną zasadność, biorąc pod uwagę te argumenty, które przed chwilą powiedziałem.

Radny Piotr Maryński: Będę uporczywie wracał do kwestii owych kryteriów, na które poprzednio pytając Pana Prezydenta, nie otrzymałem wyczerpującej odpowiedzi. Chciałbym wrócić znowu do tych kryteriów i chciałbym tutaj też Państwu być może uświadomić, żebyśmy nie mieszała specyfikacji istotnych warunków zamówienia i kryteriów wyboru. Ponieważ wiadomo, to są dwie różne rzeczy. Tak że chciałbym jeszcze raz wrócić do tego kryterium, czy są jakieś przeciwwskazania, żeby używać także innych kryteriów poza najniższą cenę?

Radny Mirosław Lach: Panie Dyrektorze, wracam do pytania, które już zadałem. Proszę mi odpowiedzieć, ile procent linii już mamy sprywatyzowanych czy będziemy mieli sprywatyzowanych w połowie roku, czy ile procent linii sprywatyzuje nam te 69 nowych pojazdów i jaka jest przyszłość? Czy będziemy dalej prywatyzować? Jak szybko ten proces będzie przebiegał? I ostatnie pytanie — jak to się będzie miało w strukturze organizacyjnej w MPK? Konkretnie mówię o zatrudnieniu ludzi.

Radny Dominik Kłosowski: Gdzie firma ITS Michalczewski będzie odprowadzać podatki?

Radny Sebastian Lorenc: Ja bym chciał wrócić do pytania, które już wcześniej stawiałem. Chciałbym się dowiedzieć, czy MPK może występować w roli operatora i organizatora według ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czy może organizować transport w mieście zamiast Urzędu Miejskiego Wrocławia, używając do tego zupełnie oddzielnego przewoźnika? Czy to nie jest czasem aby domeną Urzędu Miejskiego? Jak to prawnie zostało uregulowane?

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Kto będzie odpowiadał za bieżącą naprawę, konserwację i inne rzeczy w związku z tym, że autobusy będą wyruszać w trasę? Interesują mnie takie szczegóły tej umowy, że jak np. autobusy pana Michalczewskiego nie wyjadą na trasę, to kto będzie odpowiadał za to, żeby te autobusy na trasie zapęłnić? Jak się coś wydarzy i zepsuje, to ekipa MPK będzie naprawiać czy oni sami? Czy są w takich sprawach szczegółowych jakieś porozumienia, bo to ciekawe.

Radny Krystian Mieszkała: Proszę o podanie podstawy prawnej, na podstawie której MPK zleciło zadanie należące do miasta prywatnej firmie. To jest jedno pytanie. I drugie — jaki wówczas jest sens utrzymywania MPK, skoro ono jest po to powołane, ja tak rozumiem, że jest spółką [red.- zapis niezrozumiały] prywatnego, by wykonywać za gminę te zadania. I wówczas kiedy my je zlecamy, jeszcze nie wiadomo, czy do końca legalnie innym firmom, to jaki jest sens MPK?

Radny Damian Mrozek: Czy ta firma już gdzieś w Polsce obsługuje tabor miejski? Czy jest to dla niej jakieś *novum*?

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk:

Pierwsze pytanie — ekonomika. Ona ma dwojaki wymiar. Musimy patrzeć na MPK jako operatora wiodącego we Wrocławiu. Firma ITS Michalczewski dostanie zlecenie na 4 000 000 km, co stanowi niespełna 20% zadań, które realizuje MPK. Patrząc na MPK, które ma do zrealizowania w momencie, kiedy jest już nowy operator, nasz partner podwykonawca, musi się skupić na tych 80%. Mówiąc o pożytku wynikającym z tego, że pozbedziemy się starego taboru, mam na myśli — będziemy mniej musieli angażować środków w jego utrzymanie, skupiając się na owych 80%, to jest ewidentna oszczędność w zasobach ludzkich, w nakładach pieniężnych i materialnych. Z kolei zakup przez MPK owych 69 autobusów do realizowania tego zadania w takim standardzie, jak zapisaliśmy to w przetargu, pokazuje jednoznacznie, że jesteśmy przy realizacji tak postawionego pomysłu drożsi o 30 groszy na kilometr, czyli jesteśmy drożsi o 1 200 000 PLN rocznie, czyli 12 000 000 PLN w trakcie całego kontraktu. Kryteria przetargowe.

Kryteria przetargowe można budować bardzo różnie. Po pierwsze i najważniejsze — trzeba umieć zdefiniować przedmiot zamówienia, opisać go możliwie tak szczegółowo i tak precyzyjnie, żeby bez względu na to, kto będzie dostawcą czy usługodawcą, żeby interes, jaki stawiamy sobie, organizując przetarg, był zabezpieczony. Są różne przetargi. W jednych prostych zazwyczaj cena jest kluczowa. Są przetargi, w których jakość ma ogromne znaczenie, w związku z czym, cena ma znacznie mniejszą wagę. Podam przykład również jako zdarzenie pochodne — po interwencji Inspekcji Transportu Drogowego zaniechaliśmy procedowania wcześniejszego, kupowania części zamiennych tylko za najniższą cenę. Bo okazało się, że dostajemy byle co, niskiej jakości i *summa summarum* nakłady czasu, pracy i pieniędzy były wyższe niż w przypadku, kiedy kupi się część oryginalną bądź gwarantującą właściwą jakość. Tak że zależnie od tego, jaki to jest przetarg i czego dotyczy, cena pozostaje istotnym elementem, ale również możemy brać pod uwagę i będziemy brać, i do tego zmierzamy, aby np. w ocenie oferty uwzględnić pakiety części zamiennych, ich ceny, ich dostępność, szybkość dostawy. To są elementy, które są wkomponowane w specyfikację przetargową. Jeśli chodzi o pytanie o linie. Projekt związany z podwykonawcą został poprzedzony analizami również i prawnymi. I za zgodą Prezydenta Wrocławia otrzymaliśmy uprawnienie do podzlecenia 20% swoich zadań w trakcji autobusowej. Chcę nadmienić, że zgodnie z dyrektywą unijną 1370 podzlecenie przez podmiot własny jest dopuszczalne, co zresztą potwierdziło się na rozprawie w KIO [red. — Krajowa Izba Odwoławcza], kiedy jeden z oferentów zakwestionował nasze prawo do zorganizowania takiego przetargu. Dodam tutaj od razu w uzupełnieniu — my nie jesteśmy organizatorem transportu publicznego. To, że dobieramy sobie partnera do wykonania zadania, to nie oznacza, że jesteśmy organizatorem transportu publicznego. Tak jak mamy prawo podzlecić sprzątnięcie taboru czy naprawę części zamiennych, tak samo mamy prawo podzlecić część zadań, uznając to jako rozwiązanie bardziej korzystne czy dla spółki, a w szczególności dla miasta. Więc nie ma tutaj konfliktu i sprzeczności z ustawą transportową. I to również KIO potwierdziło wyrokiem w pierwszym odwołaniu, jakie jeden z oferentów złożył do KIO.

Gdzie będzie płacił ITS Michalczewski podatki? Nie wiem. A z pewnością płaci je w Polsce. Wszystko zależy od tego, jaką przyjmie formułę. Być może, to trzeba byłoby pytać tę firmę, ich właścicieli; być może, że powołają spółkę, którą zarejestrują we Wrocławiu i zatem będą płacić podatki tutaj. Natomiast firma obecnie ma swoją siedzibę w Radomiu. Jeśli chodzi o przyszłość MPK w kontekście tego przetargu — otóż tak jak wspomniałem, Prezydent Wrocławia wyraził zgodę i opinie prawników w tej kwestii są takie, że jest dopuszczalne podzlecenie 20%. Tu są różnice w opiniach różnych prawników. Dyrektywa generalnie mówi, że podmiot własny musi wykonywać większość zadań. I teraz przyjęło się przynajmniej tu w mieście uznać, że jeżeli to jest 80%, to jest to owa większość. Są tacy prawnicy, którzy twierdzą, że wszystko, co jest powyżej 50% jest większością. Nie dyskutuję z tymi opiniami. Nie jestem w tej materii fachowcem. A zatem można powiedzieć, że w tej formule z podwykonawstwem organizowanym przez MPK kończymy, już więcej tego nie zrobimy. Natomiast oczywiście nie można wykluczyć,

że miasto podejmie decyzję, aby kontynuować ten proces, jak to Pan nazwał, prywatyzacji. Ale wtedy to już Wydział Transportu bądź agenda miejska będzie organizowała taki przetarg. Tyle mogę powiedzieć na temat przyszłości. Więcej nie mogę, bo jak Państwo wiecie, ustępuję ze stanowiska, w związku z czym nie mogę na ten temat się więcej wypowiadać. ITS w umowie jest zobowiązany do utrzymania linii w ruchu. Według naszych szacunków do obsługi tych linii będzie potrzebnych ok. 60 autobusów, a zatem będą mieli co najmniej 9–pojazdową rezerwę na wypadek awarii czy zepsucia. Powrócę jeszcze do kwestii, która tu padła w trakcie dyskusji. Otóż za całość tego zadania odpowiada MPK, bo to MPK otrzymuje zlecenie od Wydziału Transportu i na MPK spoczywa wymóg kontrolowania i rozliczania z należycie wykonanej pracy podwykonawcę. Jak wspomniałem, podstawa prawna do podzlecenia jest taka, jaka wynika z wolności gospodarczej. Nam jako spółce prawa handlowego wolno kontraktować oferentów, kontraktorów, dostawców i tak się też dzieje w tej sytuacji.

ITS. Tutaj powiem Państwu taką rzecz. Mianowicie, chcąc mieć pewność, że do tej gry przetargowej wejdą poważni gracze — rynek nie jest wielki i mamy bardzo dobre rozpoznanie, kto na tym rynku działa — kierowaliśmy się w poszukiwaniu potencjalnych oferentów doświadczeniem tychże firm, ich skalą, ich zdolnością finansowania takiego projektu. Wspomnę, że wymóg zabezpieczenia finansowego do tego kontraktu w specyfikacji przetargowej opiewał na 70 000 000 PLN, co zniechęciło graczy mniejszego kalibru, którzy po prostu tak poważnemu zadaniu nie podotaliby we Wrocławiu. Firma ITS Michalczewski z dużym sukcesem od 10 lat prowadzi obsługę linii autobusowych w Warszawie i w Radomiu. W tej chwili 100 autobusów tej firmy codziennie jeździ po ulicach Warszawy. I tym chyba wyczerpałem listę pytań.

8. Informacja Prezydenta Miasta o podpisanej umowie z MENNICA w kontekście rozliczeń z wykonawcą

Dyrektor Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Marek Czuryło: [W swoim wystąpieniu Dyrektor posiłkował się prezentacją multimedialną] Mennica Polska S.A. jest naszym operatorem w zakresie dystrybucji biletów komunikacji miejskiej. Rok temu w grudniu podpisaliśmy umowę na kolejnych 48 miesięcy i ta umowa jest kontynuacją umowy poprzedniej, która funkcjonowała od 2009 r. W ramach umów z Mennicą na dystrybucję biletów Mennica wyposażała, zbudowała, dostarczyła wszelkie urządzenia do systemu łącznie z licencjami, łącznie z urządzeniem dwóch punktów obsługi mieszkańców łącznie z dostawą kart. Porównując starą i nową umowę w zakresie wynagrodzenia, mamy następujące parametry — zarówno w starej, jak i w nowej umowie wysokość prowizji od sprzedanych biletów to 8%. Wysokość progu w starej umowie była to wartość 129 054 000 PLN, w nowej umowie ten próg został podniesiony do poziomu 136 000 000 PLN. Wysokość prowizji progowej — w starej umowie to 50%, w nowej umowie to 42%. I rzecz istotna — w nowej umowie ewentualna podwyżka cen biletów nie ma żadnego wpływu na wysokość wynagrodzenia Mennicy. Jak wygląda system dystrybucji biletów? System ten składa się z następujących urządzeń — 773 terminale mobilne. Są to urządzenia, w których możemy kupić bilety i urządzenia, te są zamontowane we wszystkich pojazdach komunikacji miejskiej. W przypadku tramwajów wieloczlonowych w takich pojazdach są po dwa tego typu urządzenia. W urządzeniach tych można zakupić bilet, płacąc kartą. 123 terminale samoobsługowe, to są urządzenia ustawione na ulicach, gdzie można zakupić wszystkie rodzaje biletów, gdzie można aktywować bilety zakupione drogą internetową, gdzie można płacić i bilonem, i banknotami, i kartą płatniczą. 600 punktów sprzedaży biletów papierowych — to dawne kioski. 4 dużych hurtowników bilety papierowe rozprowadza po swoich punktach i tam je można nabyć. Mennica posiada 175 kiosków, gdzie można zakupić każdy rodzaj biletu. Dwa biura obsługi klienta, jedno przy ul. Grabiszyńskiej i drugie utworzone niedawno przy ul. Prusa w siedzibie MPK, gdzie można wszelkie sprawy związane z zakupem, z reklamacją, z uwagami dotyczącymi Wrocławskiej Karty Miejskiej,

mówiąc kolokwialnie, załatwić. Jeden okresowy punkt obsługi klienta dla studentów. Zawsze w październiku, ostatni tydzień września i pierwsze tygodnie października w siedzibie Politechniki Wrocławskiej są pracownicy Mennicy, którzy kodują bilety na legitymacjach studenckich, bo te legitymacje też są w systemie dystrybucji biletów. Mówiąc inaczej — na elektroniczną legitymację studencką można wgrać dowolny bilet komunikacji miejskiej. 8 punktów obsługi w Banku Zachodnim WBK. Tam można złożyć wniosek o wyrobienie Urbancard, można tę kartę odebrać. Do tego możliwość zakupu biletów w sieci internetowej i możliwość zakupów w sieci telefonii komórkowej. Na dzisiaj wydanych zostało 240 000 kart, aktywowano prawie 50 000 legitymacji studenckich, wydano 12 000 kart miejsko-płatniczych z Bankiem Zachodnim WBK. Do systemu w ramach kontraktu Mennica jest zobowiązana do dostarczenia w sumie 450 000 kart, więc mamy całkiem solidny zapas. Jakie są zalety tegoż systemu? Dla mnie największą zaletą to jest to, że praktycznie o każdej porze możemy kupić bilet. I to zarówno w urządzeniach zwanych popularnie biletomatami, ale także przez telefon komórkowy. Nowoczesna, szczelna i bezpieczna sieć sprzedaży biletów. Rzecz bardzo ważna — możliwość zablokowania biletu w przypadku zagubienia. Możliwość odtworzenia zagubionego biletu, jeżeli to jest bilet imienny. System pomniejszając czas wykorzystania danego biletu, ten bilet może być odtworzony. Proszę Państwa, jak w latach 2010–2013 wyglądała sprzedaż biletów i jak to przekładało się do liczby pasażerów? Rok 2010 — 121 000 000 PLN wpływy z biletów i 173 000 000 przewiezionych pasażerów. Rok 2011 — 126 000 000 PLN wpływy z biletów i podobna liczba pasażerów. Ale już rok 2012 — wpływy 148 000 000 PLN i 186 000 000 przewiezionych pasażerów. Rok 2013 — 158 000 000 PLN i 192 000 000 przewiezionych pasażerów. Te dane o liczbie przewiezionych pasażerów są wzięte przeze mnie z GUS-u. I rok 2013 do roku 2012 zaowocował przyrostem liczby pasażerów o ponad 6 000 000 w komunikacji miejskiej we Wrocławiu, co daje nam 1. miejsce w Polsce. Na Dolnym Śląsku w komunikacji miejskiej ta liczba wynosiła z Wrocławiem ponad 9 000 000. Wszystkie pozostałe miasta albo niewielki przyrost, albo wręcz odejście klientów. Szczególnie było to zauważone w tych miastach, które w sposób drastyczny podniosły ceny biletów w swojej komunikacji. Proszę Państwa, jak kształtuje się sprzedaż biletów w zależności do rodzajów biletów? Bilety imienne — ok. 60 000 000, mówię o tym roku. Furorę zrobili bilety semestralne. Tutaj byliśmy po prawej stronie na żółtym tle to jest liczba przewiezionych pasażerów. Po lewej stronie wielkość wpływów. Tutaj mamy wartość wpływu z biletów w zależności od rodzaju kupowanych biletów. Porównując np. 2010 rok do roku 2014 — przyrost sprzedaży w biletach imiennych. To, co zacząłem mówić — bilety semestralne. One pojawiły się w 2012 roku i z 1 200 000 do prawie 13 000 000 PLN. Ja przypominę, co to jest ten bilet semestralny i skąd on cieszy się taką popularnością. To jest jak przeliczymy na miesiące to cena tego biletu to jest mniej... [głosy z sali] Mogę nie mówić. [głosy z sali]

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Więc właśnie to są rozliczenia z wykonawcą, ponieważ to są kwestie ilości sprzedawanych biletów i pieniędzy uzyskiwanych z ich sprzedaży. Przecież Mennica zaoferowała nam i realizuje sprzedaż biletów we Wrocławiu, więc są to sprawy jakby ściśle powiązane... Pani Radna.

Dyrektor Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Marek Czuryło: Widzimy też, że pasażerowie odchodzą od biletów jednorazowych. Wpływy z biletów jednorazowych są mniejsze i mogłoby się wydawać, że suma wpływów jest mniejsza. Okazuje się, że suma wpływów rośnie dlatego, że pasażerowie dobrze kalkulują. Kupują bilety okresowe, które są zdecydowanie tańsze. Kupują bilety semestralne czy wreszcie kupują bilety czasowe, których wartość w 2010 roku do 2014 roku wzrosła trzykrotnie. Jeszcze chciałbym zwrócić Państwa uwagę na kanały dystrybucji. Wydawać by się mogło, że na początku tak bardzo nie lubiane te terminale mobilne montowane w pojazdach były takie złe. Okazuje się, że dzisiaj liczba sprzedawanych biletów w tych terminach to jest 17 000 000, co jest zaskoczeniem w zasadzie dla wszystkich. Wzrosła liczba

sprzedawanych biletów z sieci komórkowej. Wzrosła liczba sprzedawanych biletów również w terminalach obsługowych.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Odnoszę wrażenie, że istnieje jednak ścisły związek między umową z Mennicą na temat dystrybucji i techniki związanej z dystrybucją biletów a tymi biletami, ich dostępnością i zmiennością tej dostępności. Rozmawiamy właśnie na temat umowy podpisanej z Mennicą.

Dyskusja:

Radny Dominik Kłosowski: Panie Przewodniczący, dotarłem do umowy z Mennicą do 136 000 000 PLN płacimy 8%. Powyżej 136 000 000 PLN dodatkowe 42% Mennicy. Chciałem zapytać, ile przez ostatni rok, czyli 2014 i 2013 wypłacono Mennicy? Ile milionów złotych?

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Panie Przewodniczący, ze względu na czas i szacunek do Kolegów, ponieważ jestem wśród tych 14 radnych, którzy pracowali nad tymi pytaniami, chciałam ten czas zaoszczędzić. Ale jeśli Pan również był wśród tych 14 radnych, to oczywiście rozumiem, że jest Pan upoważniony, żeby tłumaczyć Panu Dyrektorowi, co autor miał na myśli. Przejdę do pytań. Najpierw chciałabym *ad vocem*, ponieważ w naszej radzie nie ma takiej możliwości, do pana Smyka w ramach w takim razie tej wypowiedzi powiem krótko — Pan po prostu kłamał. Ponieważ powiedział Pan, że nie będzie więcej podzlecania, a tymczasem chodzi o linię „403”, na którą ma być przetarg otwarty 29 grudnia, więc nie bardzo rozumiem. To znaczy naprawdę nie ma tutaj takiej masy idiotów, którym można wciskać kit. Staramy się czytać wszystko i śledzić, co jest na stronach, więc proszę nam, patrząc w oczy, nie mówić z całą stanowczością, że jest coś albo że czegoś nie ma. Prosiliśmy o umowy, o szczegóły tej umowy z Mennicą. Nie o to, jakie bilety mamy we Wrocławiu, bo w tym się akurat orientujemy. I jeśli idzie o szczegóły, to zadam pytanie w takim razie może trochę prowokacyjnie — dlaczego dajemy tej Mennicy 42%, a nie 102, 180, 35, 25, cokolwiek innego? Dlaczego akurat 42%? Proszę przedstawić dokładne, precyzyjne uzasadnienie, dlaczego dajemy im taki a nie inny zysk oraz z czego on wynika? To jest proste pytanie i pytamy o to, mam wrażenie, już kilka lat. Więc może najwyższy czas odpowiedzieć, o co w tym chodzi.

Radny Sebastian Lorenc: Ja bym tylko chciał doprecyzować pytanie kolegi Dominika Kłosowskiego, bo rzeczywiście w umowie zapisany jest poziom 136 000 000 PLN netto. Dlaczego jest to 136 000 000 PLN netto, a nie jakaś, jakakolwiek inna wartość? I czy Pan Dyrektor dysponuje danymi powyżej tej kwoty, jakie stawki były wypłacane na przestrzeni być może ostatnich kilku lat Mennicy z tytułu przekroczenia tego progu? Jeszcze mam pytania, które sobie zapisałem. Pozwolę sobie odczytać. Teraz tak — kwestia biletów jednorazowych. Czy istnieje możliwość, żeby Mennica wprowadziła taką możliwość zakupu biletów jednorazowych i czasowych w postaci biletu elektronicznego, kodowania na karcie? To jest oszczędność papieru. Myślę, że byłaby jakaś grupa osób, która mogłaby z tego korzystać. Czy istnieje również możliwość, żeby Mennica wprowadziła coś w rodzaju sprzedaży *prepaid* na kartę tak, żeby można ją było doładować wcześniej, a później kupować, posługując się kartą; kupować bilety np. jednorazowe bezpośrednio w pojeździe, korzystając z terminali? Kolejne pytanie dotyczy taryfikatora, bo to jest sprawa, o którą się też już od dość dawna upominam. Mianowicie — czy i kiedy planowana jest zmiana taryfikatora, czyli wprowadzenie biletu 15-minutowego, połączenie biletu jednorazowego i 30-minutowego, likwidacja biletu pospiesznego oraz wprowadzenie biletu rocznego, który również myślę by się przydał mieszkańcom Wrocławia. I ostatnie moje pytanie dotyczy tego, czy ilość sprzedanych biletów, która rośnie, jak widzieliśmy na przedstawionych przez Pana tabelach, została skorelowana z faktycznym wzrostem mieszkańców Wrocławia? Nie mówię tu o osobach zameldowanych, tylko z ciągle przyrastającą liczbą mieszkańców, łącznie z mieszkańcami

niezameldowanymi, bo wydaje mi się, że tu jednak też istnieje jakaś zależność między tymi dwoma wartościami. Podsumowując, osobiście uważam, że jeśli chodzi o system sprzedaży biletów, on rzeczywiście jest w naszym mieście dość dobrze rozwinięty, bo dostępność terminali w autobusach, dostępność elektronicznych terminali do sprzedaży w pobliżu przystanków znacznie ułatwia nabywanie biletów. Natomiast doprecyzowanie, być może poprawa tej umowy z Mennicą, może jeszcze funkcjonowanie tego elementu systemu komunikacji zbiorowej można poprawić.

Radny Piotr Maryński: Także chciałbym zapytać o kwestie dotyczące prowizji wypłacanej spółce Mennica. Chciałbym to doprecyzować. Chciałbym poznać prognozę na 2014 r. kwotowo, ile zapłacimy Mennicy za dystrybucję biletów i procentowo. To znaczy jaki tak naprawdę zapłacimy procent od dystrybucji? Bo wiadomo, że mamy próg 8% i próg ten wyższy. Jak Państwo szacujecie, jaki to będzie procent po złożeniu obu progów? Drugie pytanie — jak będzie się miało ta prognoza do roku 2013? I kolejne pytanie — jakie były koszty dystrybucji procentowo przed wprowadzeniem umowy z Mennicą?

Radny Robert Pieńkowski: W zasadzie Koledzy mnie już wyręczyli, ale zmienię pytanie. Chciałbym wiedzieć kwotowo, jakie kwoty zostały do tej pory Mennicy wypłacone tytułem powiedzmy umowy? Natomiast czy znamy, a myślę, że powinniśmy wiedzieć, jakie koszty Mennica tytułem sprzętu i obsługi tego całego systemu ponosi i tym samym czy ta umowa jest, czy to można potwierdzić jest kurą znoszącą złota jaja dla Mennicy i miasto Wrocław i wrocławian stać na taką umowę? I czy są inne, alternatywne firmy, które mogłyby tego typu obsługę sprzedaży biletów taniej realizować?

Radny Marcin Krzyżanowski: Ja się zgadzam w pełni, że to jest rzeczywiście zaleta, że bilet można kupić o każdej godzinie w dniu i w nocy. Tylko dlaczego to tak dużo kosztuje? A teraz konkretne pytania. Pan Dyrektor wspomniał o tym, że w umowie jest zagwarantowany mechanizm, że przy podwyżce cen biletów, czyli ta podwyżka ceny biletów nie ma wpływu na prowizję. Więc jakby Pan Dyrektor mógł przedstawić bardziej szczegółowo, jak ten mechanizm wygląda? Bo wiadomo, że jeżeli rośnie cena biletu, to wzrośnie też przychody z tego. A w tej umowie jest zapis, że prowizja jest uzależniona od przychodów z biletów. Jakby mógł Pan Dyrektor tutaj szczegółowo odpowiedzieć na to pytanie i to wskazać, w jaki sposób Państwo się zabezpieczyliście, bo myślę, że to jest dobry krok. I teraz jeszcze jedno, a w zasadzie dwa pytania. A mianowicie o te progi, o których tutaj jest mowa, czyli progi w tych obydwu umowach, jak Państwo je wyliczyliście, bo one są dość szczegółowo wyliczone? Te pierwszy 126 000 000, to chyba nawet i z groszami został wyliczony. Jak Państwo to wyliczyliście? Dlaczego wtedy ma być 126, teraz 148, tak, czy 136. I jeszcze jedna rzecz, na którą Pan tutaj się powołał, chociaż to już jest jak gdyby skok trochę do kolejnego punktu. Bo mówiąc o liczbie pasażerów, powołał się Pan na dane GUS-u. Mnie zastanawia, dlaczego Pan się nie powołał na dane MPK? Jest system monitorowania przepływu pasażerów.

Radny Jan Chmielewski: Mam pytanie do uściślenia — ilu oferentów przystąpiło do przetargu na dystrybucję biletów wrocławskiej komunikacji zbiorowej?

Radny Krystian Mieszkała: Czy Pana zdaniem Wrocław zyskał czy stracił na tej umowie?

Radny Damian Mrozek: Rozszerzając pytanie mojego Kolegi Marcina [red. — M. Krzyżanowskiego], w jaki sposób Państwo to wyliczyli? Po co w ogóle to wyliczyliście? Dlaczego nie może być na jednym, stałym poziomie, tak jak jest w Warszawie? W Warszawie jest jeden, stały poziom bez względu, czy sprzedadzą biletów za 300 000 000 PLN czy za 500 000 000 PLN, czy za 100 000 000 PLN jest stały poziom. Po co to w ogóle wyliczyliście?

Dyrektor Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Marek Czuryło: Składniki wynagrodzenia dla Mennicy są dwa — 8% prowizji od wartości netto i wynagrodzenie progowe w przypadku kiedy wpływy osiągną 136 000 000 PLN. Wówczas jest to wynagrodzenie progowe 42%. Jak powiedziałem, ta umowa podpisana w 2013 r. jest kontynuacją umowy podpisanej w roku 2009. Zachowaliśmy w negocjacjach z Mennicą te same formuły wynagrodzenia. To wynagrodzenie progowe związane jest z tym, że dzięki nowoczesnemu systemowi, który został — raz jeszcze podkreślę — w 100% sfinansowany przez Mennicę, mam na myśli: oprogramowanie, licencje, wszelkie urządzenia do dystrybucji biletów... [głosy z sali] To jest koszt ok. 35 000 000 PLN. [głosy z sali] W pierwszej umowie i w drugiej... [głosy z sali] W drugiej umowie też był sprzęt przewidziany do montażu, za który zapłaciła w 100% Mennica. My, zanim przystąpiliśmy do negocjacji z Mennicą, zwróciliśmy opracowanie analizy, jaki wariant przyjąć — czy budować system od nowa samemu i ponosić wszelkie koszty, czy na bazie tego systemu, który dała Mennica, samemu to prowadzić, czy też całość kontynuacji przedsięwzięcia przekazać Mennicy? Z analiz opracowanych przez firmę Avalon wyszło tak, że najkorzystniejszą formą dalszej współpracy będzie powierzenie dystrybucji biletów w imieniu i na rzecz gminy Mennicy. Jakie było wynagrodzenie w pierwszej umowie z tytułu progu prowizyjnego? 0 złotych. Mennica nie dostała z tego elementu wynagrodzenia, żadnych pieniędzy w pierwszej umowie. [głosy z sali] Dostała wynagrodzenie 8% od wartości sprzedanych biletów netto. W tej chwili nie pamiętam, proszę Państwa. [głosy z sali] Jak za nic? Nie. Jeszcze raz. Było pytanie — jakie wynagrodzenie w pierwszej umowie Mennica dostała z tytułu progu 129 000 000 PLN? Żadnego wynagrodzenia. Tego progu nie osiągnęła. [głosy z sali]

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Szanowni Państwo, proszę zaprosić Pana Dyrektora na spotkanie klubu i tam będziecie mogli sobie swobodnie godzinami na ten temat rozmawiać. Natomiast w trakcie trwania sesji obowiązują pewne zasady i w związku... [głosy z sali] Pani Radna, Pani jest osobą tak doświadczoną w radzie, że proszę mi nie zadawać takich pytań. [głosy z sali] Proszę bardzo, Panie Dyrektorze, proszę odpowiadać.

Dyrektor Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Marek Czuryło: Kwestia kolejna — podwyżka cen biletów nie będzie mieć wpływu na wysokość wynagrodzenia Mennicy. To znaczy tylko tyle, że gdyby dzisiaj była podwyżka cen, a jutro mielibyśmy zapłacić Mennicy wynagrodzenie, to policzymy liczbę sprzedanych biletów po podwyżce razy wartość nominału sprzed podwyżki.

Dane z GUS-u a nie dane MPK. Proszę Państwa, MPK dokonuje tylko pomiarów nappełnień pasażerów, natomiast w żadnym wypadku nie określa liczby pasażerów, którzy korzystają z komunikacji. Są wzory, które GUS stosuje do obliczenia liczby pasażerów i wzory te zbudowane są w zależności od liczby sprzedawanych biletów danego rodzaju. Taryfikator, czyli rozumiem nowa taryfa. Nowa taryfa nie ma wiele wspólnego na razie z Mennicą. Wszystkie nowe rodzaje biletów, które by się pojawiły, bez najmniejszego problemu będą zakodowane w urządzeniach, które te bilety sprzedają. Tyle w tej chwili mogę powiedzieć.

9. Informacja Prezydenta Miasta na temat sposobu wynagrodzenia pracowników za pomocą systemu „TURBO”

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: [W swoim wystąpieniu Prezes posiłkował się prezentacją multimedialną] Szanowni Państwo, bardzo bym prosił, chciałbym się odnieść do wypowiedzi Pani Radnej [red.— M. Stachowiak-Różeckiej], która, jak rozumiem, nie dosłyszała wszystkiego, o czym mówiłem. Otóż, istotnie, ogłaszamy przetarg na linię 403. Ale jak Państwu wspominałem, to jest grupa tzw. obsługi okresowej. Chcemy tę linię podzlecić na okres

2015. Powód jest bardzo prosty. Nasz projekt z kluczowym podwykonawcą opóźnił się o przeszło 3 miesiące z powodu protestu. Miałbym do Pani taką prośbę, aby Pani nie używała słów, które są dla mnie obraźliwe. Nie mam w swoim zwyczaju kłamać, bo nie mam powodu kłamać ani ukrywać żadnych informacji.

A teraz wracając do tematu. Otóż, drodzy Państwo, projekt „Turbo”, to przedsięwzięcie, które podjęliśmy w 2012 r. po wypowiedzeniu układu zbiorowego, którego jednym z istotnych elementów jest regulamin wynagradzania. Aby zmierzyć się z tą niełatwą materią jak wynagradzanie pracowników w firmie MPK o dużych tradycjach i przywiązania do pewnych form wynagradzania, wsparliśmy się firmą consultingową, która reprezentuje globalną firmę doradczą zajmującą się właśnie tym obszarem — obszarem wynagradzania. Celem tego działania było przeprowadzenie analizy, dokonania wartościowania stanowisk, opracowania w zgodzie z rynkowymi uwarunkowaniami siatki płac, który pozwoliłaby lepiej nam funkcjonować na rynku pracy. Dotychczasowy system w swojej formule ma w szerokim zakresie gratyfikowanie stażu pracy, co niesie za sobą szereg negatywnych skutków dla funkcjonowania firmy. Wspomnę chociażby o tym, że mamy przypadki, szczególnie w grupie kierujących, gdzie pracownicy wykonujący tę samą pracę z uwagi na różnice w stażu pracy, ich pensje różnią się 1500, a czasem nawet i 2000 PLN. Tę sytuację trzeba było zmienić. Z tych badań pojawił się materiał, który pokazuje, jak wyglądamy na tle rynku pod względem wynagradzania. Nie będę się zagłębiał w tę tabelę, ale jak Państwo zauważycie na stanowiskach o niskim poziomie w strukturze firmy — pola zielone oznaczają, że wynagradzamy ludzi, pracowników wyżej niż rynek, w tym również oczywiście kierujących, pracowników zaplecza technicznego. Natomiast w obszarach, które są kluczowe w zarządzaniu nowoczesną firmą, w związku z pojawianiem się nowych tramwajów, autobusów, systemów informatycznych mamy ewidentnie płace niskie, które nie są atrakcyjne dla rynku. Co więcej — mamy dużą fluktuację w grupie pracowników kierujących, czyli kierowców i motorniczych. Te osoby odchodzą na emerytury. Dla tej grupy zawodowej próg wieku emerytalnego w przypadku mężczyzn, to jest 60 lat póki co, dla kobiet 55 lat. I ujawnia nam się sytuacja następująca — otóż coraz trudniej nam pozyskać młodych ludzi do pracy w tej firmie. Średnia wieku w MPK zbliża się do 50 lat. Istotną barierą czy przeszkodą w pozyskiwaniu młodych pracowników jest obecny system wynagradzania, który chcemy zmienić. Aby go zmienić musimy się porozumieć ze związkami zawodowymi, bo tak stanowi prawo. Oczywiście istnieje możliwość polegająca na wypowiedzeniu umów i wprowadzeniu umów zmieniających dla wszystkich pracowników, ale jak Państwo sobie zdajecie sprawę, to ma wymiar bardzo konfliktowy, a nie o to przecież chodzi. Nasze prognozy na nadchodzące lata pokazują, że do roku 2020 odejdzie od nas na emeryturę 200 kierowców i 74 motorniczych. Przy obecnej liczbie pracujących na tych stanowiskach w grupie ok. 1400 osób to oznacza istotny ubytek. Jeśli nie uda nam się wprowadzić tego systemu, które w projekcie „Turbo” ujawniły się istniejące wysokie ryzyko, że za 5—7 lat nie będzie miał kto wozić mieszkańców Wrocławia, przynajmniej w MPK. Status sprawy jest w tej chwili taki — przedłożyliśmy związkom zawodowym regulamin wynagradzania, który jak liczymy, będzie pewnym elementem kompromisu i pozwoli pogodzić różne interesy. Ale w szczególności odstąpić od systemu dodatku stażowego, który w naszej firmie obecnie wynosi maksymalnie 30%. To rzecz, którą chcielibyśmy zmienić. Mamy nadzieję, że liczne rozmowy, które prowadzimy, otworzą stronę związkową na wprowadzanie tych zmian w życie. Podane tu były Państwu przez pana prezydenta informacje o naszym wynagrodzeniu średnim w tym roku i prognozie roku przyszłego z uwagi na wynegocjonowane podwyżki w trakcie tegorocznego sporu zbiorowego. Chciałem zwrócić uwagę, że oczywiście średnia pokazuje jak gdyby skalę nakładu, natomiast za średnią nie widać rozkładu tych wynagrodzeń. Niemniej patrząc na tę średnią, jesteśmy w tej chwili przedsiębiorstwem, które najlepiej wynagradza pracowników w Polsce. Może nie pierwszym, ale drugim. Tramwaje warszawskie wynagradzają wyżej, natomiast cała Polska jest już za nami. Muszę tutaj dodać, że ostatnie podwyżki i te negocjacje, które były zagrożone protestem strajkowym, miały już nieco inny przebieg niż wcześniejsze procesy podwyżkowe. Otóż w materiałach,

które są dostępne dla Państwa, jeżeli jesteście tym zainteresowani, poprzednie podwyżki były generowane poprzez wzrost wydajności. W zasadzie fundusz wynagrodzeń się nie zmieniał, natomiast mniejsza grupa ludzi była w stanie wykonać te same zadania. Niestety, w tym roku muszę z przykrością stwierdzić — ten model się zachwiał. Żądania podwyżkowe znacząco wykroczyły poza prognozowany wzrost wydajności. Tak to jest w firmach, w których jest ciśnienie na wynagrodzenia i jest bardzo liczna reprezentacja związkowa, która argumentację ekonomiczną nie zawsze przyjmuje do wiadomości. Niemniej dzisiaj prawie 90% pracowników jest wynagradzana według systemu, który w zasadzie nie istnieje. Są wynagradzani według umów o pracę, które mają. Nowo przyjmowanych kierowców zatrudniamy już w modelu nowym na zasadach innych, gdzie stawka wejściowa jest wyższa, ale nie ma dodatku stażowego, jest premia. Taki stan w tej chwili istnieje. Liczę na to, że uda nam się porozumieć w pierwszym kwartale roku 2015 i zamknąć temat układu zbiorowego i systemu wynagrodzeń.

Dyskusja:

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Panie Prezesie, wobec tego mam takie wrażenie... O tej porze już chyba możemy tak rozmawiać, że przynajmniej się wyjaśniło, dlaczego Pan zrezygnował z pracy w naszym MPK. Rozumiem, że z powodu dużej wrażliwości widać. Ponieważ śledzą nas mieszkańcy Wrocławia przez Internet, to poprosili o zadanie pytania — kiedy ostatnio Panowie jechaliście komunikacją publiczną we Wrocławiu? Pytanie skierowane do Pana Wiceprezydenta Adamskiego, do Pana Prezesa Smyka, do Pana Czuryły. Jakbyście Państwo uszanowali pytanie Internautów, będzie mi miło. Druga rzecz, która mnie interesuje w ogóle jeśli idzie o funkcjonowanie MPK w nawiązaniu do tych nieszczęsnych umów „Turbo” — jak to jest, kiedy tramwaj utknie w korku. On ma rozkład jazdy. Między dotarciem z punktu A do punktu B ten odcinek musi pokonać w jakimś czasie. Po pokonaniu tego odcinka jest przerwa zdaje się 15-minutowa czy nie wiem, 20-minutowa. Ale z powodu korków, które niestety dotyczą również autobusów i tramwajów, ten kierowca niestety nie przyjedzie na czas, przerwa mu się należy. On jakby wypada z trasy. Co się wtedy dzieje? Czy rzeczywiście jest szansa i jest system, który sprawia, że my wrocławianie naprawdę możemy liczyć na to, że autobusy i tramwaje jeżdżą zgodnie z rozkładem jazdy? Czy macie i w jakiej ilości zapasowe brygady? Jak to działa faktycznie? Chcę to zrozumieć i poznać. Jeżdżę czasami komunikacją publiczną i jeszcze nigdy nie przyjechał autobus zgodnie z rozkładem jazdy. Może jak zrozumieć, będę bardziej wyrozumiała.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Pani skończyła już? Rozmawiamy nadal o wynagradzaniu pracowników systemem „Turbo”.

Radny Marcin Krzyżanowski: Pan Dyrektor, przedstawiając zasady systemu „Turbo” przedstawił firmę, która to wykonywała. Jaki był koszt opracowania tego modelu? I co się zmieniło, co nowego, jeśli chodzi o premie zmienił ten system wynagradzania „Turbo”, jakie nowe zasady przyznawania premii? Bo wiem, że też to budziło protesty i podnosiło atmosferę w MPK.

Radny Damian Mrozek: Skoro jest tak dobrze, to dlaczego jest tak źle? W jednym zdaniu mówi Pan, że za 5 lat nie będzie miał kto wozić wrocławian, w drugim zdaniu Pan mówi, że na pierwszym czy na drugim miejscu w Polsce pod względem płac jesteśmy. To nie rozumiem tutaj tej sugestii. Czyli wychodzi mi, że chyba tak dobrze nie płacimy, skoro nowi kierowcy nie garną się do zawodu kierowcy we Wrocławiu? Z informacji jakie posiadam, do kwietnia tego roku zwolniło się 14 kierowców. Jeżeli ta tendencja została zachowana, to do dzisiaj zwolniło się chyba 42. I to moje pytanie też — ilu kierowców w tym roku się zwolniło? I dlaczego, jak tak dobrze płacicie, to kierowcy wiem, że do MPK nie przychodzą.

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil: Panie Prezesie, chciałem powrócić do spraw pracowniczych. W pierwszym punkcie naszej sesji pytałem i nie uzyskałem odpowiedzi o zwolnienia. W ramach restrukturyzacji zostało zwolnionych 231 pracowników. Chciałem się dowiedzieć wtedy i pytam raz jeszcze — jaka była struktura? Czy to byli pracownicy administracji, mechanicy, kierowcy? Jak to wyglądało?

Radny Krystian Mieszkała: Czy system Turbo też objął zarząd?

Radny Krzysztof Szczerba: Panie Prezesie, ile wynosi średnia płaca pracowników zatrudnionych na stanowisku kierowcy lub motorniczych? A po drugie — ile jest stanowisk dyrektorskich w MPK?

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Całe tabelki mieliśmy na ten temat.

Radny Michał Piechel: Ile w tym roku było skarg na pracowników MPK?

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: Pani Radna [red. — M. Stachowiak-Różecka], moja wrażliwość nie ma nic wspólnego z decyzją o mojej przyszłości. Może być Pani o tym przekonana i mam grubą skórę. [głosy z sali] W zeszłym tygodniu jechałem tramwajem. To jest odpowiedź na pytanie.

Jeśli chodzi o brygady, spóźnienia, punktualność. Istotnie — jakość usługi jest niska. Nasza średnia punktualność waha się w granicach 67 do 70%. Przypomnę, że za kurs punktualny uważa się pojawienie się pojazdu minutę przed czasem bądź do 2 minut po czasie. Nie jesteśmy z tego zadowoleni. To, co w tej chwili nie tyle zarząd, co pracownicy MPK robią i czynią w tej sprawie, to analizowanie i poprawianie punktualności, szczególnie w zakresie przyjazdów przed czasem, czyli rozpoczynania przede wszystkim kursów przed czasem, bo to się wydaje nieuzasadnione. Istotnie — warunki drogowe powodują, że są liczne opóźnienia. Ale też proszę pamiętać, drodzy Państwo, że działamy na zbiorze wielkich liczb. MPK dziennie realizuje 100 000 km, 5800 kursów autobusowych, 3800 kursów tramwajowych.

Padło hasło — brygady. Oczywiście, mamy niedobory pracowników. To powoduje, że w wielu wypadkach musimy się posiłkować pracownikami, którzy wyrażają zgodę na pracę w godzinach nadliczbowych. To jest kosztowne, ale ten proces ma miejsce. Mieliśmy w okresie letnim sytuację dość paradoksalną — bardzo wysoką absencję chorobową. Co ciekawe, znacznie wyższą niż w listopadzie i grudniu. I z tą problematyką staramy się zmierzyć i rozwiązywać ją na co dzień. W tej chwili, jeśli chodzi o niewykonane kursy z różnych przyczyn, ale dominują awarie bądź sytuacje dodatkowe, szczególnie w trakcji tramwajowej, jak to była mowa... Jak mówił pan dyrektor Komar — w trakcji tramwajowej, jeżeli następuje awaria, następują opóźnienia i blokada całej linii. Ale ten wskaźnik procentowy utrzymuje się na poziomie 0,5-0,6% w tramwajach, w autobusach to jest 0,3% dziennych kursów. Takiej ilości kursów nie wykonujemy, a zatem jednego dnia bywa, że to jest 10 straconych kursów, innego dnia i że 30. Natomiast nie mamy lekarstwa i recepty na 100% punktualność. Możemy ją poprawiać i staramy się to robić. Natomiast to nie jest wyłącznie kwestia tego, ilu ludzi posadzimy za iloma pojazdami. Jeżeli one opóźniają się w ciągu ruchu ulicznego czy na torowiskach, to niestety to zjawisko występuje. Nie mam w tej chwili mówiąc szczerze, danych porównawczych z innych miast, żebyśmy mogli się jakoś odnieść do tego. Niemniej jako zarządzający jesteśmy niezadowoleni z tego wyniku. To jest zły wynik. Sądzymy, że sytuacja byłaby lepsza, gdyby ten wskaźnik był znacząco powyżej 80%. I to też są średnie, bo są linie, które są można powiedzieć wzorowe, ale są i takie, które są dramatyczne, gdzie liczba punktualnych kursów jest na poziomie 50% — to trzeba sobie powiedzieć. Średnia nie oddaje całości. Trzeba byłoby analizować. Niemniej na tym

się skupiamy. Nie potrafię powiedzieć z pamięci, jaki był koszt współpracy z tą firmą. Mogę tą informację albo Pani Dyrektor dostarczyć. [głosy z sali] Ile? 50 000 przez 2 lata.

Na Pańskie pytanie, jak to się dzieje, że wysoka płaca, a ludzie nie chcą przychodzić? Właśnie o tym jest cała rozmowa, o tym jest rozmowa, że mamy duży rozrzut płacowy. Mamy dużą grupę pracowników, którzy mają maksymalny staż pracy, mają wysoką stawkę podstawową, bo rosła im w miarę kolejnych podwyżek i sytuacja jest taka, że młodemu kierowcy, jeżeli chcemy zaoferować 2750 PLN plus 10% premii nie jest zainteresowany. Natomiast pracownik z dużym stażem jest na poziomie 5000 czy 5500 PLN. Średnia wychodzi taka jak wychodzi — 4600 PLN czy 4700 PLN. I cała rozmowa jest o tym, żeby „zatrzymać sufit”. Niech te górne wynagrodzenia nie rosną, a podciągamy podłogę. W modelu, który mamy w tej chwili, zaszyte jest uciekanie sufitu od podłogi. Bo jeżeli dam pracownikom 100 PLN podwyżki, to ten młody dostanie 100 PLN, ale ten ze stażem dostaje 130 PLN i dalej ta przestrzeń się rozszerza. Stąd ten problem. Natomiast jednocześnie prowadząc negocjacje ze związkami zawodowymi, mówię — musimy podnieść wynagrodzenia wchodzącym do zawodu, bo inaczej do nas nie przyjdą. Odpowiedź jest prosta — to co za problem? Proszę podwyższyć ceny. Tylko że zaraz w ślad za tym idzie — ale wszystkim. A na to nas nie stać. MPK nie stać na to, żeby zatrudnić 50 kierowców, podwyższając wynagrodzenia 2200 osób. Gdzieś musi nastąpić pewne otrzeźwienie i zrozumienie, że to jest droga donikąd. Stąd ta sprzeczność pozorna. Podam Państwu kilka liczb na temat osób, które zwolniły się bądź zostały zwolnione w 2014 r. W sumie to 204 osoby: 72 osoby odeszły na emeryturę, 8 osób na rentę, 10 osób po wyczerpaniu zasiłku chorobowego, 51 to porozumienie stron i to jest w zasadzie to, o czym Pan wspomniał — to są ludzie, którzy postanowili pracować gdzie indziej w większości wypadków. Pozostałe przypadki, to są inne wypowiedzenia przez pracownika, praca na czas określony, art. 52. Tak to się układa. Więc oczywiście my zatrudniamy ludzi, ale odpływ zaczyna być szybszy niż dopływ młodej kadry. Czynnikiem jest szereg. Generalnie w tej chwili zaczyna się pojawiać deficyt kierowców. Wynika to w dużej mierze z bardzo, w tej chwili, restrykcyjnego systemu egzaminacyjnego dla kierowców, nie mówiąc o kosztach szkolenia. My naszym pracownikom proponujemy wsparcie finansowe, które potem przez te 3 lata by zwracali, pracując w MPK. Jeśli chodzi o grupę motorniczych, to jest to szczególna profesja. Mamy własny ośrodek szkolenia. W tej chwili intensywnie szkolimy 20 młodych ludzi na motorniczych. Jeśli chodzi o pytanie — tutaj jest pewne niezrozumienie. Znacząco zmniejszyło się zatrudnienie o 231 osób, ale to nie oznacza, że to są osoby zwolnione. To jest proces właśnie odejść na emeryturę, to jest proces przekwalifikowania części pracowników zaplecza na kierujących, którzy uzupełnili ten niedobór. Jeśli chodzi o same zwolnienia — istotnie w roku 2011 przeprowadziliśmy zwolnienia grupowe. Wtedy zwolniliśmy ok. 37 osób. Byli to w głównej mierze pracownicy administracyjni i zaplecza technicznego. Natomiast w grupie kierujących właściwie jesteśmy albo na styk albo w deficycie. Jedno słowo — zarząd nie jest objęty systemem „Turbo”. Zarząd jest wynagradzany według systemu, który określa miasto. Na stanowiskach dyrektorskich są w tej chwili 4 osoby.

Skargi na pracowników MPK — te dane musiałbym zebrać i przesłać Panu drogą mailową, jeżeli można. Niemniej prowadzimy bardzo skrupulatnie biuro skarg i odnotowujemy, rejestrujemy, prowadzimy statystykę jakiego rodzaju skargi są, po to, żeby lepiej rozumieć, gdzie popełniamy błędy i jak wykonujemy swoją pracę. Prześlę natychmiast, jak tylko te dane uzyskam tę informację.

[red. — W tym miejscu Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski ogłosił 15 minut przerwy.]

10. Informacja Prezydenta Miasta czy pojazdy są leasingowane czy kupowane na kredyt i jakie są ekonomiczne motywy wyboru tej formy

Wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski: Proszę Państwa, na tak postawiony temat, chcąc być precyzyjnym, trzeba odpowiedzieć — nie są kupowane na kredyt i nie są leasingowane. Ale wiem, że nie o to chodziło. Rozumiem, że chodzi o ten nowy model, który się pojawił, nabywania autobusów. Proszę Państwa, historycznie było tak, że za 33 Mercedesy, które kupiliśmy już jakiś czas temu, MPK ponosiło opłatę 650 000 PLN za miesiąc i to był zwrot kredytu na te Mercedesy. I przyszedł moment, że zostały one spłacone. Postanowiliśmy nie zmniejszać kosztów funkcjonowania spółki. Powiedzieliśmy tak — jest te 650 000 PLN miesięcznie wolnej kwoty, zobaczmy, ile za to można mieć autobusów, nie biorąc kredytu, żeby nie obciążać spółki ponad miarę. I za te 650 000 PLN miesięcznie do tej pory mieliśmy 33 pojazdy właśnie kupione na kredyt. A za tą samą kwotę w dzierżawie, więc wydzierżawiliśmy. Stąd pozwoliłem sobie na taką odpowiedź w pierwszym zdaniu — 57 nowych pojazdów. Czyli 24 nowe pojazdy więcej niż za podobną kwotę w poprzednim modelu. I to jest uzasadnienie tak podjętej decyzji. Wcześniej się zastanawialiśmy, badaliśmy rynek, przepytывaliśmy, co by było korzystniejsze. Uważam, że każda liczba nowych autobusów pojawiających się na ulicach Wrocławia jest wartością dodaną. Takie były motywy tej decyzji. Decyzję zrealizował zarząd spółki. Jeżeli Państwa by interesowały same mechanizmy, jak to było przeprowadzone, zawarta umowa itd., to możemy ją udostępnić. Możemy zreferować umowę na posiedzeniu dowolnej komisji. Ale myślę, że na tak postawiony punkt moja odpowiedź jest dość prosta.

11. Informacja Prezydenta Miasta o potrzebach i motywach likwidacji zajezdni przy ul. Grabiszyńskiej i ul. Wróblewskiego. W jaki sposób miasto ma zamiar rozbudowywać tabor tramwajowy, skoro po likwidacji zajezdni na Dąbiu zaczyna brakować miejsc w pozostałych zajezdniach?

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: Zaczęć może od zajezdni tramwajowej Dąbie. Otóż przymiarki do decyzji o opuszczeniu zajezdni Dąbie były dyskutowane i analizowane już dość dawno. Zapoznałem się również z materiałami mojego poprzednika pana Witolda Turzańskiego, który również ten projekt analizował w poszukiwaniu oszczędności, obniżania kosztów trakcji tramwajowej. W szczytowym okresie MPK dysponowało 247 pociągami tramwajowymi, które wykorzystywało niespełna w 80%. A zatem spora część taboru pozostawała na zajezdniach jako niewykorzystywana. I w ramach prac nad racjonalizowaniem gospodarowania majątkiem rozpoczęliśmy analizy, jakie są istotne potrzeby, jeśli chodzi o obsługę transportu tramwajowego. Te analizy doprowadziły nas do wniosku, że dla potrzeb trakcji tramwajowej i zadań, które miasto nam zleca w ilości ok. 12,5 mln pociągokilometrów wystarczające jest posiadanie 225 pociągów z których do ruchu wystawialibyśmy 196 w porywach do 200 pociągów. Pozostałe stanowiłyby rezerwę plus 2 do 3 pociągów dla potrzeb szkolenia młodych motorniczych. Te analizy skutkowały rozpoznaniem, czy istotnie musimy funkcjonować na 4 obiektach tramwajowych. Historycznie rzecz ujmując, funkcjonowało to tak, że stacjonowaliśmy na 4 zajezdniach, bo 4 zajezdnie były. Natomiast czy istotnie musieliśmy na nich być z jakichś innych powodów? Okazała się odpowiedź na to — niekoniecznie. W ślad za zmniejszeniem liczby taboru wspomnę tylko, że w tym momencie skasowaliśmy najstarsze tramwaje, to się zbiegło również z pojawieniem się nowych tramwajów Skoda, rozpoczęliśmy prace projektowe i analityczne nad możliwościami zagospodarowania 3 zajezdni dla potrzeb trakcji tramwajowej. Spółka przeznaczyła na inwestycje niezbędne w 3 zajezdniach w sumie prawie 15 000 000 PLN. Mniej więcej tyle samo, ile miasto nam zapłaciło za zajezdnię Dąbie. Na pytanie dlaczego postanowiliśmy opuścić zajezdnię Dąbie, odpowiedź jest następująca — jest to najstarsza zajezdnia objęta ochroną konserwatora zabytków. W związku z czym, jakiegokolwiek inwestycje na tym obiekcie,

jeśli w ogóle możliwe, są pod szczególnymi rygorami. Dwa — obiekt pochodzący z 1913 r. nie spełniał warunków i technicznych, i organizacyjnych dla przyszłego funkcjonowania w tym miejscu. Stare obiekty, cała instalacja wodna, kanalizacyjna, elektryczna — to wszystko nadawało się do gruntownej wymiany. Dodatkowo jest to zajezdnia, która nie jest przejazdowa. Co znaczy że jakiegokolwiek manewrowanie pociągami tramwajowymi wymaga wyjechania z zajezdni na linię i dopiero wprowadzania z powrotem tyłem na odpowiednie tory odstawcze, a zatem bardzo kłopotliwa w obsłudze. Jakkolwiek oczywiście z pełnym sentymentem dla historii. Inwestycje, jakie poczyniliśmy, to przede wszystkim rozbudowana zajezdnia na ul. Słowiańskiej, gdzie wcześniejsze rumowiska i chaszczyki na tyłach zajezdni na powierzchni prawie 2 ha zamieniliśmy w pierwszym etapie tej inwestycji na tory odstawcze. W perspektywie jest plan jeszcze na etap drugi, który pozwoli nam się lepiej skomunikować z pl. Powstańców i ul. Trzebnicką i przebudową hali przegładowej przejazdowej. Mamy tam jeszcze rezerwę na ok. 10 pociągów tramwajowych. Druga inwestycja w mniejszej skali poczyniona została na zajezdni czwartej, na Powstańców Śląskich. Chodziło tam głównie o rozjazdy i kilka torów odstawczych. Przygotowując się do tego manewru, oczyszciliśmy MPK z pojazdów, które nie były już naszą własnością, ale stały się własnością gminy, a były zabytkowymi bądź śladami po zabytkowych pojazdach, które zostały ewakuowane na obiekt na ul. Legnickiej. I w ten sposób w kwietniu tego roku wyprowadziliśmy się z zajezdni na Dąbiu. Oczywiście mając może nie tyle niepokój, co analizując, jak ten proces będzie wyglądał po tym, jak zaczniemy funkcjonować na 3 zajezdniach. Ale okazało się, że komunikacja tramwajowa działa sprawnie na 3 obiektach. Za tym posunięciem liczyliśmy, że uda nam się zrealizować oszczędności kosztowe w znacznie większym wymiarze niż to się nam udaje w tej chwili. A to z uwagi na oczekiwane zmniejszenie zatrudnienia głównie w grupie pracowników administracyjnych i zaplecza technicznego. Liczyliśmy bardzo na to, że powiedzie nam się przedsięwzięcie polegające na przekwalifikowaniu możliwie dużej grupy pracowników z zaplecza bądź też i z administracji na motorniczych. Niestety, to przedsięwzięcie się nie udało. Jednocześnie podpisaliśmy ze związkami zawodowymi porozumienie, że mimo tego manewru nie będziemy zwalniać ludzi, starając się ich zagospodarować w inny sposób, co też uczyniliśmy. Pierwotne założenie i nasze kalkulacje zakładały, że ten manewr opuszczenia zajezdni powinien dać po zamknięciu całego tego projektu i w pełnym wdrożeniu oszczędności na poziomie ok. 4 500 000 PLN. W tej chwili z chwilą przekazaniu miastu tego obiektu nasze szacunki z uwagi na powstrzymanie się od zmniejszenia zatrudnienia szacujemy na kwotę ok. 1 500 000 PLN rocznie. Odnosząc się do kwestii, jak to się ma do rozwoju traktacji tramwajowych — otóż jak wspominałem, ten obiekt sam w sobie był mało użyteczny dla nowego taboru, który wcześniej czy później będzie coraz liczniej pojawiał się we flocie MPK. Ponadto oczekiwane kierunki rozwoju transportu tramwajowego typu Nowy Dwór, Jagodno, Psie Pole to z pewnością nie są te kierunki, które mogłyby być obsługiwane przez tę zajezdnię, ponieważ ona jest usytuowana na Wielkiej Wyspie w istotnym oddaleniu od tamtych kierunków. Jeśli myśleć o rozwoju i rozbudowie traktacji tramwajowej w tych kierunkach, trzeba również uwzględnić w planach budowę nowych zajezdni w obszarach południowych Wrocławia. Powiedzmy że zajezdnia na ul. Słowiańskiej mogłaby obsługiwać kierunek trasę na Psie Pole, natomiast z pewnością kierunek czy to Jagodna, czy Nowego Dworu nie byłoby właściwe można organizować z zajezdni Dąbie. Tak więc to działanie było adekwatne do bieżących oczekiwań poszukiwania oszczędności i nie miało nic wspólnego z przyszłą rozbudową. O skali inwestycji związanych z zajezdnią tramwajową może świadczyć chyba w tej chwili jedyna od wielu lat w Europie wybudowana zajezdnia w Poznaniu na Franowie, która pochłonęła kwotę 280 000 000 PLN i przewidziana jest na ok. 180 pociągów czy 150 pociągów. A zatem działamy taniej z 3 obiektów. Organizacyjnie radzimy sobie całkiem nieźle. Być może, że we współpracy z Wydziałem Transportu będzie można dokonać pewnych korekt, jeśli chodzi o rozkłady jazdy na początku dnia roboczego i przy zjazdach wieczornych, aby minimalizować korki przy zjazdach. Nad tym pracujemy. Zajezdnia przy ul. Grabiszyńskiej to obiekt również przestarzały technicznie i technologicznie nieprzystosowany do potrzeb MPK. Brak przejazdowości hali naprawczej

— nie muszę Państwu zbyt wiele tutaj mówić. Wjeżdżanie autobusem przegubowym i wyjeżdżanie tyłem to nie jest współczesne rozwiązanie obsługi technicznej. Ale kluczowym elementem związanym z zamknięciem tej zajezdni pozostaje fakt, że jest ona otoczona budynkami mieszkalnymi i firma już od wielu lat, właściwie od 20, a może i więcej boryka się z nieustannym zarzutem ochrony środowiska i innych instytucji kontrolnych co do emisji hałasu, spalin i generalnie szkodliwości dla mieszkającej w okolicy ludności. W związku z tym nakładem przeszło 21 000 000 PLN dla sygnowanych przez miasto i realizowanych przez Wrocławskie Inwestycje postępuje w tej chwili intensywnie rozbudowa zajezdni na ul. Obornickiej, która docelowo pomieści między 280 a 300 autobusów. Przyjęliśmy, że ten stan inwentarza w trakcji autobusowej chcielibyśmy docelowo utrzymać w MPK jako wykonawca. I w tym rozwiązaniu dobrze nam się wkomponowuje również nasz partner podwykonawca. Dajemy w ten sposób razem z podwykonawcą pewne pokrycie obecnych potrzeb, jeśli chodzi o trakcje autobusowe. Pozostaje cały czas aktualne przedsięwzięcie, które ma niestety dłuższą perspektywę czasową. Mianowicie budowa nowej zajezdni autobusowej w południowym rejonie miasta. Wybór parł na ul. Graniczną dobrze skomunikowaną z tą częścią miasta. Musi się dokonać transakcja wykupu od Agencji Mienia Wojskowego terenów przyległych do lotniska. Mowa jest o kilkunastu hektarach na preferencyjnych warunkach. Analizy, które były prowadzone w trakcie, kiedy wydawało się, że do tej transakcji może dojść, dość szybko pokazały, że nakład inwestycyjny na budowę nowej zajezdni autobusowej, to kwota rzędu 70 000 000—75 000 000 PLN. Na to trzeba stworzyć budżet. Bez wątpienia, to jest moja może prywatna ocena, rozbudowa, rozwój trakcji autobusowej, to jest rzecz, która jest nieunikniona w świetle rozrastania się miasta i pojawiania się nowych osiedli. I także zajezdnia powinna w jakiejś perspektywie kilku lat powstać, żeby można było zwiększyć ilość autobusów dostępnych w trakcji autobusowej.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Skoro po likwidacji zajezdni na Dąbii zaczyna brakować miejsc w pozostałych zjazdach. Ale myślę, że...

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: Tak jak wspomniałem. Od 6 czy 7 miesięcy funkcjonujemy i nie ma istotnych zakłóceń w funkcjonowaniu codziennym zajezdni. A zatem można przyjąć już po zebranych doświadczeniach, że na tych trzech obiektach po dokonanych inwestycjach 225 pociągów tramwajowych mieści się i mogą wykonywać swoje zadania. Owa rezerwa na zajezdni na ul. Słowiańskiej istnieje. Można ją stosunkowo niewielkim nakładem pieniędzy poszerzyć o kolejne 10 pociągów, czyli 235 pociągów to na dzień dzisiejszy i w perspektywie nadchodzących lat wydaje się wystarczającą ilością dla potrzeb transportu tramwajowego. Jeśli mogę swoją uwagę dodać do tego, która jak gdyby uzupełni to — ja bym, drodzy Państwo, nie porzucał nadziei związanych z ITS-em i przyspieszeniem transportu tramwajowego. Oczywiście mowa była tutaj o wielu czynnikach, które mają na to wpływ — gęstość przystanków, ilość świateł etc. Ale w mojej ocenie zanim wykona się ruch kapitałochłonny w postaci inwestycji, warto popracować nad intensywniejszym wykorzystaniem tego, co jest. Bo tam zawsze jakieś rezerwy są. I jednym z elementów jest pochylenie się nad rozkładami jazdy, nad tzw. remarszrutyzacją i sprawdzeniem, czy istotnie musimy puszczać tyle pociągów na danym kierunku, tyle linii utrzymywać. Zdaję sobie sprawę, że to jest dyskusja, która może podgrzewać atmosferę, ale mowa jest tylko o tym, jak mając to, co mamy, zagospodarować to lepiej. Tylko tyle. Nie jest zwrócona przeciwko komukolwiek, tylko jak to mądrze rozegrać. My w 2012 r. zleciliśmy grupie ekspertów, którym przewodził dr [. . .], taką analizę, nie mając jeszcze narzędzia w postaci bramek liczących, jak wygląda sytuacja nappełnień na poszczególnych liniach tramwajowych. Te badania były przeprowadzone organoleptycznie. Byli młodzi ludzie, studenci, którzy stali i liczyli. Te pomiary były robione przede wszystkim w momentach szczytowych, kiedy jest największe zapotrzebowanie na komunikację i w węzłowych punktach — tam, gdzie się można spodziewać największej liczby ludzi. Nie na starcie tylko gdzieś już

w centrum miasta. I ujawniło nam się kilka linii, które mają ogromną nadpodaż usług w stosunku do popytu. Wspomnę, że jeżeli na linii „24” na 800 miejsc pasażerskich na godzinę w szczytowym porannym czy popołudniowym okresie przypadał popyt na poziomie od 24 do 48 pasażerów na godzinę, to warto się zastanowić, czy nie jest to linia, którą należałoby skorygować albo uformować inaczej. Myślę, że jest tutaj spory potencjał do wykorzystania. Mamy pierwsze badania z bramkami liczącymi. To jest obraz niepełny. Oczywiście to, ale pierwsze zaskoczenie nie ukrywam również moje było takie, że w zasadzie na żadnej linii popyt nie przekracza 50% podaży. Okazuje się, że te sytuacje krytyczne, które na pewno występują... Ja na razie mówię o takim pewnym zjawisku szerszym. Trzeba analizować potem każdą linię, każdy punkt, każde miejsce, ale pierwszy sygnał jest taki — istnieje domniemanie, że jest nadpodaż usług. Że jest nadpodaż usługi transportowej we Wrocławiu, co wydaje się czasem stoi w sprzeczności z tym, co się czyta albo jakich komentarzy się słucha. Więc to jest, jak sądzę, nowe otwarcie dla nowego prezesa, ponieważ ja już w tej materii więcej nie zrobię i pozwolę sobie tylko na osobiste, serdeczne podziękowania Państwu za 45 miesięcy, w czasie których miałem zaszczyt pracować dla MPK, dla Wrocławia i przyjemność spotykania się z Państwem.

12. Informacja Prezydenta na temat systemu liczenia pasażerów.

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: Drodzy Państwo, sytuacja jest następująca. Mamy w tej chwili dwadzieścia parę autobusów Solaris, które są wyposażone w bramki liczące. Również mamy około dwudziestu paru bramek i w tramwajach, i w autobusach. I metodologia jest następująca — my te pojazdy przerzucamy na co rusz to inne linie i zbieramy te wszystkie dane. Wszystkie te dane są już w tej chwili po uzgodnieniach z panem dyrektorem Markiem Żabińskim [red. — zastępca dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia] układane w model statystyczny, który pozwoli grupie ds. polityki mobilności zbudować pierwszy obraz sytuacji, gdzie, kiedy na jakim przystanku jest jakie wykorzystanie i zapotrzebowanie. Sądzę, że pełny obraz i pierwsze wnioski będzie można zacząć zbierać w drugim półroczu 2015. Tyle mógłbym na ten temat dodać.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: W tej sytuacji, jeżeli Państwo nie macie nic przeciwko temu, będziemy rozmawiali o dwóch punktach: o kwestii likwidacji dwóch zajezdni oraz o systemie liczenia pasażerów.

Dyskusja:

Radny Jerzy Sznerch: Rozumiem, że tego typu obiekty jak zajezdnie powinny powstawać raczej gdzieś poza terytorium takiego skupiska ludności, bo to jakby funkcjonalność tego typu obiektów tak najbardziej się wtedy wypełnia. Jeśli chodzi o zajezdnę Ołbin, to jest zajezdnia przy ul. Słowiańskiej, ona również ma brak przejazdowości, bo ona jest tylko i wyłącznie zamknięta dla czynnych tramwajów. Natomiast nie mówię o tej zajezdni technicznej, która jest z tyłu od ul. Krętej. Ona rzeczywiście dostała duży remont, a szczególnie w 1997 r. po powodzi, ponieważ ona była najbardziej zniszczona z zajezdni wszystkich, kanały rewizyjne i całość techniczna została mocno zniszczona. Panie Dyrektorze, ta zajezdnia spowoduje teraz to w sposób, że Dąbie nie funkcjonuje, to zjazd tramwaju do zajezdni, ponieważ one z tego torowiska głównego muszą zjeżdżać, powoduje niesamowite utrudnienia. W szczególności dla ruchu samochodów, co chyba panią Renatę Granowską ucieszy, że też stoję w obronie ruchu samochodowego. Samochody nie mogą jechać tamtędy. Ludzie nie mogą przechodzić tamtędy. To wygląda na koszmar. Nie mówię o utrudnieniach dla mieszkańców. Warto by było zobaczyć, co się tam dzieje o godz. 4.45 lub o godz. 23.30. Po dzisiejszej sesji jakbyśmy tam podjechali, zobaczylibyście Państwo, w jakie techniczne środki są zaopatrzeni ci nawigatorzy. Jest po godz. 23, mógłbym użyć

tych słów, ale one są słowami wulgarnymi, więc nie będę ich używał. Tak się wyzywa na tej zajezdni do motorniczych, jak mają wjechać. Wiem, że to jest kultura, natomiast oni nie mają innych środków prawdopodobnie technicznych. Nie posiadają innych urządzeń. I tak ta zajezdnia tam funkcjonuje. Ta zajezdnia jest naprawdę w dużym skupisku ludności i od pl. Powstańców Wielkopolskich łącznie z ul. Jedności Narodowej następuje blokada przy wjeżdżaniu tramwaju. Tramwaje zjeżdżają regularnie o godz. 17.00–18.00 lub ok. godz. 23.00. Pan Dyrektor mówi o powiększaniu. Ja Panu powiem szczerze, że nie daj Boże. Niech ona już będzie, jak jest. Natomiast o powiększaniu — broń Boże, dlatego że tam będzie makabra na tej ul. Słowiańskiej, ul. Jedności Narodowej i pl. Powstańców Wielkopolskich.

Radny Sebastian Lorenc: Panie Prezesie, Pan powiedział o nadpodaży w świadczeniu usług komunikacyjnych. Czyli tak naprawdę w kontekście tych słów warto wrócić do koncepcji jednego wagonu i przeanalizować siatkę połączeń. Bo być może praca do składu... Trudno nazwać to składem, ale tramwaju jednowagonowego była tańsza i Wrocław by kosztował to trochę mniej. Ja obawiam się, że ta nadpodaż, o której mówił pan prezydent, to jest kwestia niedostosowania właśnie taboru do oczekiwań mieszkańców, też funkcjonowania systemu do pór dnia, czyli tak naprawdę do napełnień. To wymaga szczególnej uwagi i szczególnej pracy. Ja też obawiam się, że dzisiaj w ogóle mówienie o nadpodaży oznacza kolejne cięcia w ilości kursów komunikacji zbiorowej. To oczywiście nie jest domeną Pana Prezesa tylko Wydziału Transportu, ale tutaj przestrzegam i proszę, myślę w imieniu wszystkich mieszkańców Wrocławia, żeby na kwestie organizacji sieci właśnie nie patrzeć z punktu widzenia tzw. nadpodaży tylko zaspokajania potrzeb mieszkańców i odcinania kosztów właśnie poprzez np. skracanie składów. I teraz mam kilka pytań. Dotyczą one też rezerwy w ilości pociągów, o których Pan Prezes wspominał. Zakładając zagęszczenie kursów, czy ta rezerwa również będzie zachowana na poziomie tych mniej więcej 25 pojazdów. Jak wiemy, dzisiaj kursy są prowadzone średnio co 15 minut w szczycie. Jeżeli nawet zagęścilibyśmy je do 12, to istnieje uzasadniona obawa, że tramwajów zabraknie? Teraz jeśli chodzi o zajezdnie autobusowe. Cieszy mnie, że szukamy wspólnego mianownika. Pan Prezes wspominał tutaj o konieczności budowy nowych zajezdni przy ul. Granicznej. To jest dobra informacja. Czy istnieje jakkolwiek realna szansa na budowę tej zajezdni? Czy jest szansa powrotu na ul. Tyską? Jak według uznania Pana Prezesa wygląda właśnie kwestia wprowadzenia trzech zajezdni autobusowych, bo to usprawniłoby funkcjonowanie systemu, jak dobrze wiemy. Ponadto miałyby to również wpływ na koszty kursów wyjazdowych i zjazdowych. Dzisiaj jeżeli pozostaniemy tylko przy jednej takiej dużej megazajezdni, to przejazd autobusu do tej linii docelowej też generuje czasem dość poważne koszty, bo to jest kwestia naprawdę pokonania odległości często przez całe miasto. I oczywiście zajezdnie tramwajowe. Nie wiem, czy likwidacja zajezdni Dąbie była złą czy dobrą koncepcją. Mam do tego ambiwalentne podejście. Oczywiście ona ma swoje ograniczenia związane chociażby z wiekiem tego obiektu, natomiast tu też pojawia się to pytanie, czy nie warto zastanowić się w przyszłości może bliższej, może trochę dalszej nad budową czwartej zajezdni tramwajowej, która w sposób równomierny obsługiwałaby te cztery główne rejony naszego miasta, tzw. stare dzielnice.

Radny Jan Chmielewski: Chciałem dopowiedzieć, że już w latach 1994–1998, czyli w II kadencji, jak rozpoczynałem swoją pracę w radzie, to były już skargi na uciążliwość pracy zajezdni przy ul. Grabiszyńskiej. I odpisywaliśmy, że miasto w niedługim czasie, w najbliższych latach zajmie się tym problemem. I te niedługie lata widać właśnie w tej chwili nadeszły. Ale jak się rozmawia z ludźmi, to jak tam to muzeum [red. — Centrum Historii „Zajezdnia”] będzie, to w jakiś sposób można powiedzieć to będzie dobre rozwiązanie.

Radny Damian Mrozek: Czy są jakieś plany rozbudowy zajezdni na Borku? [red.- zapis niezrozumiały], są jeszcze jakieś potencjalnie. Nie wiem, jak tam wyglądają tereny

do zagospodarowania. Drugie pytanie bardziej myśl, mówił o tym Kolega Sebastian [red. — S. Lorenc]. Ta zajezdnia dla autobusów będzie na ul. Obornickiej jedyna. I jeżeli kierowca mieszka na Książu Małym czy na Ołtaszynie, jak pracował na ul. Grabiszyńskiej, to trochę mu to czas pracy skraca o czas dojazdu do pracy. A to przejazd z Księża Małego na ul. Obornicką ok. 1,5 godziny. Będzie miał system pracy „Turbo”, ale już dojazd turbo do pracy to trochę nie bardzo.

Radny Marcin Krzyżanowski: Chciałem dopytać, chociaż już Sebastian Lorenc się o to dopytywał, czy robiliście Państwo analizy funkcjonowania komunikacji miejskiej, czyli dojazdów na trasę przy funkcjonowaniu komunikacji autobusowej tylko na jednej zajezdni? Czy wyliczyliście Państwo, jaki jest koszt dodatkowego zużycia paliwa, dodatkowego czasu pracy, dojazdu kierowcy? Czy taka analiza była przeprowadzona i jak to wyglądało? Do jakich wniosków Państwo doszliście?

Radny Sebastian Lorenc: *Ad vocem.* Panie Prezesie, czy nie warto byłoby wprowadzić oznaczenie kursów zjazdowych dużą literą Z przed numerem linii? To powodowałoby, że mieszkańcy będą unikać wsiadania do pojazdów, które jadą nie w tym kierunku, w którym oni by sobie życzyli, które nie jeżdżą swoją regularną trasą.

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: Jeśli chodzi o ul. Słowiańską — przyjmuję do wiadomości Pańskie argumenty, że tam już więcej nie powinniśmy wprowadzać pociągów. Tylko mówię, jaka jest rezerwa dostępna. To, co nas najbardziej interesuje w tym przedsięwzięciu, to lepsze spięcie tej zajezdni od strony ul. Krętej do ul. Trzebnickiej. Wtedy mamy dwa zjazdy techniczne i o to teraz będziemy się starali. Dla przypomnienia — do rozprowadzenia z Dąbia zajezdni tramwajowej przy ul. Wróblewskiego mieliśmy 54 pociągi. One zostały rozprowadzone na 3 pozostałe zajezdnie. Przy czym na zajezdnię przy ul. Ślężnej z uwagi na jej mniejsze rozmiary tam poszło najmniej. Ale mniej więcej tak równomiernie rozłożyliśmy, więc to nie było przerzucenie na jedną zajezdnię wszystkich, żeby była jasność.

Pozwoliłem sobie na komentarz na temat tej nadpodaży, ale zastrzegłem, że to było moje osobiste odczucie. Proszę go nie brać tak wprost. Ja się tylko dzielę pewnymi spostrzeżeniami, które mi się ujawniły, przeglądając liczby. Jeśli chodzi o tzw. jednowagonowe — oczywiście, to jest rozwiązanie. Ono ma swoje plusy, bo to jest jeden pojazd, więc jak gdyby jest mniej do roboty. Ma natomiast jeden feler, jeśli chodzi o 105. Ich rozpinanie powoduje, że później jest niezwykle żmudne i technicznie trudne spinanie, ponieważ te wagony są synchronizowane, silniki muszą być zgrane i jest tutaj dość istotna przeszkoda. Natomiast gdyby stale używać tylko jednowagonowych rozwiązań, to możemy mówić o oszczędności majątkowej. Nie musimy ciągać dwóch, wystarczy jeden. To jest ta oszczędność, która coś tam za sobą niesie. Ale jak tu Pan Prezydent wspominał — to, co widać tutaj zupełnie inaczej wygląda z drugiej strony. To, że tutaj pojedynczy wagon wystarcza, okazuje się, że gdzieś indziej przyprawia o ból głowy, bo nikt nie może wsiąść. Tak to niestety jest. Z kolei w wymiarze takim kosztów spółki, tych kosztów osobowych, to nic nie zmienia. Ktoś musi prowadzić ten pojazd. Jak istnieje jeden wagon czy są dwa, musi być motorniczy, który ma określony reżim pracy i ilość godzin, które może spędzić za sterami, więc tu... Jest to oczywiście do rozważenia. I w Warszawie, i w Krakowie widuje się pojedyncze wagony, które jeżdżą. W trakcji tramwajowej odstąpiliśmy od tzw. dwurazówek, czyli tych typowych, które potem zjeżdżają na zajezdnię z uwagi na to, że jest to dość skomplikowany proces logistyczny, bo to wszystko musi jechać jedno za drugim po jednym torze i w takiej skali, jak to jest możliwe w trakcji autobusowej — nie warta skórka za wyprawkę zwyczajnie.

Jeśli chodzi natomiast o ilość floty a zagęszczenie, jak Pan powiedział, czy zwiększenie tej częstotliwości. Jeszcze raz wspomnę. Ten projekt był realizowany pod aktualne, adekwatne zapotrzebowanie. Jeżeli zapadnie decyzja o tym, że częstotliwość

ma wzrosnąć — primo, trzeba więcej pociągów, secundo — trzeba więcej ludzi i tertio, a właściwie primo — w budżecie muszą się pojawić zupełnie inne pieniądze. O tym Państwo decydujecie. Zgadza się?

Graniczna — myślę, że tu pan prezydent jest lepiej zorientowany, jak ta sytuacja wygląda. Miasto się zadeklarowało, że chce tę ziemię pozyskać i chce mieć tam już przynajmniej tą zastosowaną rezerwę pod budowę tej zajezdni. Natomiast kiedy miałyby ruszyć taka inwestycja, tu nie można wykluczyć takiego partnerstwa publiczno–prywatnego. W dzisiejszych czasach zakontraktowanie operatora, który wybuduje halę, postawi stację paliw i warsztat i będzie obsługiwał autobusy nie tylko MPK, wszystkie inne potrzebne miastu, jest jak najbardziej do wdrożenia i to z tego, co przekazał nasz partner i podwykonawca — zamiar jego jest taki, że na terenie gazowni wybuduje pod potrzeby tego 10–letniego kontraktu swoją własną zajezdnię i przystępuje do tej pracy. Tyska wydaje mi się przegraną sprawą. Tym bardziej, że ona już jest sprzedana. Zdaje się tam są prywatni właściciele i to jest...

Proszę Państwa, oczywiście, że pojawia się problem kierujących, którzy dawniej mieli bliżej, teraz mają dalej. Ale, drodzy Państwo, żyjemy w czasach, w których ludzie dojeżdżają, chodzą do pracy tam, gdzie ona jest, a nie praca idzie tam, gdzie ludzie mieszkają. Tego nie rozwikłamy. Z tym się trzeba pogodzić. Jednym będzie wygodniej, innym będzie mniej wygodnie.

Koszty dojazdowe. Tak, my takie analizy prowadziliśmy, ale mówiąc szczerze — nie potrafię w tej chwili przytoczyć konkretnych liczb, trzeba byłoby do tego wrócić. Nie są to kwoty, jakbym to określił, porażające. Natomiast chciałem zwrócić Państwa uwagę na pewien mechanizm, w którym działamy. My w tej chwili też mamy kilometry dojazdowe i miasto za te kilometry płaci. Gdyby miasto powiedziało — nie będziemy płacić za kilometry dojazdowe, to my kalkulując stawkę, ten koszt dojazdu umieścilibyśmy w innej pozycji, bo to jest koszt uzyskania przychodu. To jest koszt realizacji. Od niego się nie ucieknie. Ale musiałbym sprawdzić o jakich ilościach kilometrów jest tutaj mowa. Jeszcze było jedno pytanie o Borek. [głosy z sali] W tej chwili nie ma takiej potrzeby, więc na razie takich planów nie uruchamialiśmy.

Wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski: Panie Prezesie, bardzo dziękuję za 45 miesięcy. To była dobra, owocna współpraca. Państwu dziękuję za miłą wymianę zdań. Wszyscy będziemy musieli sobie odpowiedzieć, sami sobie, Pan Przewodniczący, wszyscy jak tu jesteśmy, czy którakolwiek z tych omawianych spraw miała cechę nadzwyczajności? Dla mnie, który zajmuje się bezpieczeństwem, nadzwyczajna jest powódź, która może się pojawić, kataklizm, który nadchodzi, musimy się przed nim bronić. To jest refleksja ogólna. Bardzo dziękuję za tę dyskusję. Wnioski wyciągam te, które już sobie uświadomiłem i te, które sobie dopiero później przeanalizuję.

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Władysław Smyk: Chciałem jeszcze dla pewnego uspokojenia przekazać taką informację. Dzisiaj na naszym koncie było 2 600 000 PLN, jutro będzie ok. 20 000 000 PLN. Rok zamkniemy z nadwyżką pieniężną w kwocie ok. 12 000 000 PLN.

13. Uchwały

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Jest to projekt uchwały na druku 28/14 w sprawie przeprowadzenia kontroli przez Komisję Rewizyjną Rady Miejskiej Wrocławia nad kondycją finansową spółki MPK. Proszę kogoś z inicjatorów dzisiejszej sesji o zreferowanie tej uchwały. [głosy z sali] Inicjatorów 14 osób, których nazwiska są pod wnioskiem podpisane. Procedura głosowania polega na tym, iż uchwałę należy najpierw przedstawić, potem zwracamy się o opinie i następnie odbywamy

głosowanie. Widzę, że nie ma nikogo chętnego. W związku z tym ja zastąpię, choć nie jestem inicjatorem. Uchwała nr 28/14 w sprawie przeprowadzenia kontroli kondycji finansowej spółki MPK przez Komisję Rewizyjną Rady Miejskiej Wrocławia. Na podstawie art. 18A ust. 4 z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym Dz. U. z roku 2001 nr 142 poz.1591 z późn. zm. uchwała się co następuje — zleca się Komisji Rewizyjnej Rady Miejskiej Wrocławia przeprowadzenie kontroli kondycji finansowej spółki MPK sp. z o.o. do dnia 30 czerwca 2015 r. Komisja Rewizyjna przedstawi wynik kontroli na sesji zwołanej przez przewodniczącego rady zgodnie z planem sesji w terminie bezpośrednio przypadającym po terminie określonym w § 1. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miejskiej Wrocławia. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Opinie klubów:

- **Klub Radnych Rafała Dutkiewicza z Platformą Obywatelską – przewodniczący Jarosław Krauze:** Po zapoznaniu się z opinią prawną, którą przygotował dla Rady Miejskiej Wrocławia dr [. . .], w przedmiocie oceny możliwości przeprowadzenia przez Komisję Rewizyjną Rady Miejskiej Wrocławia kontroli kondycji finansowej spółki MPK, opinia jest negatywna. Niemniej jednak jeżeli wnioskodawcy inaczej sformułują wniosek do planu kontroli, który będziemy być może w styczniu, a być może w lutym przyjmowali przez Radę Miejską Wrocławia, na pewno planem kontroli zajmie się Komisja Rewizyjna w styczniu, a rada może właśnie w lutym. Jeżeli on będzie sformułowany poprawnie, zgodnie z prawem, to taka kontrola jest oczywiście możliwa. Ale wniosek musi spełniać wymogi, które określa polskie prawo.
- **Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości** – opinia pozytywna

Opinie komisji:

- **Komisja Rewizyjna – przewodniczący Tomasz Hanczarek:** Jest dokładnie tak jak powiedział przed chwileczką przewodniczący Klubu Radnych Rafała Dutkiewicza z Platformą Obywatelską. Komisja zajęła się tą sprawą na dzisiejszym posiedzeniu i po zasięgnięciu opinii dra [. . .], która jest jednoznaczna, że ten projekt uchwały jest niemożliwy do przeprowadzenia przy ustawodawstwie polskim, ona jest niezgodna z prawem, nie możemy takiej uchwały podjąć. Wobec powyższego opinia Komisji Rewizyjnej była, choć niejednogłośnie, negatywna. To jest pierwsza informacja. Druga informacja jest taka, że pochylimy się w styczniu i czekamy na projekt zgodnej z prawem takiej kontroli, którą z przyjemnością przeprowadzimy. I trzecia rzecz, na marginesie, że podczas dyskusji na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej odniosłem wrażenie, że pomysłodawca, a przynajmniej część pomysłodawców, którzy podpisali się pod tą uchwałą, mają tego świadomość. Mają tego świadomość, że ten projekt tej uchwały jest niezgodny z prawem i zapowiedziano tam, że będą jakieś wariacje tej uchwały, czyli inne projekty — projekt A, B, C, D. Być może takie są. Na pewno projekt tej uchwały nie powinien być podjęty i opinia Komisja Rewizyjnej jest negatywna.

Dyskusja:

Radny Krystian Mieszkała: Może wyjaśnię, na czym polega legalność lub nielegalność tej uchwały. Otóż nie ma na dzisiaj wiążącej wykładni prawa, która wyklucza Komisji Rewizyjnej taką kontrolę. Jest tak, że są sprzeczne opinie. Poznaliśmy jedną opinię. Żałuję, że nie było dwóch czy więcej opinii, bo są w doktrynie opinie, które pozwalają Komisji Rewizyjnej na taką kontrolę. Więc to tytułem wstępu. Oczywiście, że większość naukowców oraz obecne orzecznictwo taką kontrolę wyklucza, dlatego zgłosiłem

na posiedzeniu komisji inny pomysł podjęcia kontroli. Może o tym nie dzisiaj. Więc to nie jest tak, że to jest opinia jednoznaczna i to jest nielegalny wniosek.

Wiceprzewodnicząca Rady Miejskiej Wrocławia Renata Granowska: Chciałam powiedzieć, że dwie kadencje pracowałam w Komisji Rewizyjnej i zawsze było tak, i to jest dobry zwyczaj, i niech tak zostanie, że tematy naszych kontroli były zawsze omawiane na Komisji Rewizyjnej. I tam nawet razem formułowaliśmy te wnioski — czy była to opozycja, czy klub rządzący itd. To na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej robiliśmy zawsze plan pracy Komisji Rewizyjnej i tam składaliśmy, i tam wszystkie były „za” i „przeciw” rozstrzygane. Tak że ja proponuję Państwu taką dyskusję na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej, a nie uchwałę. I myślę, że Pan Przewodniczący Komisji Rewizyjnej jak najbardziej się przychyli i coś wymyśli, prawda?

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Żeby wszystko było jasne i zaprotokołowane. Moja Koleżanka Renata [red. — R. Granowska] mówi o czasach, kiedy Komisja Rewizyjna była komisją, której przewodniczył radny opozycji. [głosy z sali]

Wiceprzewodnicząca Rady Miejskiej Wrocławia Renata Granowska: *Ad vocem.* Ja tylko proponuję, żebyście Mirko [red. — M. Stachowiak-Różecka] poruszyli sprawę na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej. Tomek Hanczarek nie zmienia się absolutnie od lat. Jaki był, taki jest. Tak że zaproponujecie Państwo na Komisji Rewizyjnej.

Radny Jarosław Krauze: Chciałem się ustosunkować do wystąpienia Kolegi Radnego [red.— K. Mieszkała], który stwierdził, że była tylko jedna opinia prawna i nikt z inną nie wystąpił. Fakt, potwierdzam. Nikt innej nie przedstawił. I jeżeli jest jakaś inna opinia prawna w tej kwestii, to czekamy na taką opinię prawną.

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Chciałam wnieść wniosek formalny o zamknięcie dyskusji i przegłosowanie uchwały.

Głosowanie w sprawie projektu uchwały – druk nr 28 / 14

Wyniki głosowania: za – 16, przeciw – 19, wstrzymało się – 0

14. Interpelacje i zapytania

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Zgodnie z informacją otrzymaną od Prezydenta Wrocławia udzielono odpowiedzi na wniesione interpelacje i zapytania następujących radnych:

Radnego Andrzeja Nabzdyka w sprawie:

- utworzenia w pobliżu przystanków MPK małych parkingów typu *Parkuj i Jedź* w rejonie skrzyżowań ul. Kosmonautów z ul. ul. Kamiennogórską, Żłotnicką i Wschowską

Radnego Marcina Krzyżanowskiego w sprawie:

- dofinansowania Centrum Edukacji Diabetologicznej we Wrocławiu prowadzonego przez Polskie Stowarzyszenie Diabetyków Koło Wrocław Centrum

Radnego Michała Piechela w sprawie:

- korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby niepełnosprawne

Radnego Mirosława Lacha w sprawie:

- zasad przydziału środków w programie Football Mania

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Do Biura Rady Miejskiej Wrocławia wpłynęły interpelacje i zapytania następujących radnych:

Radnego Krystiana Mieszkały w sprawie:

- spółki Data Techno Park

15. Wolne wnioski i oświadczenia

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Przypominam Państwu, że oświadczenie majątkowe musi być złożone do końca tego roku, do 31 grudnia. Bardzo proszę, żeby o tym pamiętać i tego terminu dopilnować.

W tym miejscu Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski zamknął obrady nadzwyczajnej sesji Rady Miejskiej Wrocławia.

Przewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia

Jacek Ossowski