

**Protokół nr XXXIX/13
sesji Rady Miejskiej Wrocławia
zwołanej w trybie nadzwyczajnym
z 1 marca 2013 r.
Sala Sesyjna, Sukiennice 9**

Sesja trwała w godzinach od 17.00 do 3.00.

Na ogólną liczbę 37 radnych nieobecne były 2 osoby: Renata Mauer-Różańska i Anna Szorec.

[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 XXXIX sesji Rady Miejskiej Wrocławia.

1. Informacje i komunikaty Przewodniczącego i Prezydenta.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Chciałbym się z Państwem podzielić miłą informacją. Jak podaje „Encyklopedia Wrocławia” do 1944 r. na terenie naszego miasta działało 39 placówek konsularnych. Po wojnie ta liczba drastycznie się zmniejszyła, jednak od kilku lat obserwujemy ponowny ich wzrost. Kilkanaście dni temu radny Krzysztof Bramorski został powołany w Warszawie na Konsula Honorowego Wielkiego Księstwa Luksemburga. Chciałbym Panu Radnemu bardzo serdecznie pogratulować. Szczególnie dlatego, że Księstwo Luksemburg, jak Państwo wiecie, jest najbardziej rozwiniętym, najzasobniejszym fragmentem Unii Europejskiej. Miasto Luksemburg jest siedzibą wielu ważnych instytucji Unii Europejskiej. Wyrażam nadzieję w imieniu wszystkich, że znakomita współpraca Pana Konsula z władzami Miasta i regionu doprowadzi do tego, że te kontakty będą coraz lepsze, coraz żywsze i coraz owocniejsze. Jeszcze raz gratuluję.

2. Rozpatrzenie wniosków w sprawie zmiany porządku obrad.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Szanowni Państwo, Klub Radnych Rafała Dutkiewicza wystąpił o wprowadzenie do porządku obrad 2 punktów — przyjęcia apelu skierowanego do Ministra Rozwoju Regionalnego oraz informacji Prezydenta Wrocławia o sytuacji w spółce MPK sp. z o.o. Te materiały Państwo otrzymaliście pocztą elektroniczną. Sprawdzając sytuację prawną, jaka wynika z prowadzenia sesji w trybie nadzwyczajnym, stwierdziłem, że ustawa o samorządzie mówi, iż w przypadku sesji nadzwyczajnej wprowadzenie dodatkowych punktów, nieuwjętych we wniosku, wymaga zgody każdego z radnych, których pod wnioskiem o sesję nadzwyczajną się podpisał. W związku z tym, musimy przeprowadzić procedurę, która doprowadzi do tego, iż każdy z Państwa będzie miał możliwość wypowiedzenia się, czy godzi się na to, aby taki punkt był wprowadzony czy też nie. Jest to w zasadzie realizacja zasady *veta*, ponieważ jeden głos przeciwny powoduje to, że wniosek nie może być wprowadzony do porządku. Pierwszy wniosek dotyczy przyjęcia apelu skierowanego do Minister Rozwoju Regionalnego Elżbiety Bieńkowskiej o zwiększenie środków z budżetu Unii Europejskiej przeznaczonych dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020.

[red. - **Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski** zapytał kolejno radnych wnioskodawców: Renatę Granowską, Iwonę Dyszkiewicz, Agnieszkę Rybczak,

Elżbietę Góralczyk, Agatę Gwaderę-Urlep, Krzysztofa Bramorskiego, Tomasza Hanczarkę, Sebastiana Lorenca, Jerzego Skoczylasa, Łukasza Wyszowskiego i Leszka Cybulskiego czy wyrażają zgodę na wprowadzenie apelu do porządku obrad. Wobec braku sprzeciwu przystąpiono do głosowania nad wprowadzeniem apelu.]

Głosowanie w sprawie wprowadzenia do porządku obrad apelu – druk nr 983 / 13

Wyniki głosowania: za – 32, przeciw – 0, wstrzymało się – 0

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Będzie to punkt III a naszego porządku obrad. Tę samą procedurę jestem zobowiązany przeprowadzić wobec kolejnego punktu — informacja Prezydenta Wrocławia o sytuacji w Spółce MPK ze szczególnym uwzględnieniem danych dotyczących działań władz miasta i spółki dotyczących poprawy stanu infrastruktury komunikacji zbiorowej i jej rozbudowy na przestrzeni 10 ostatnich lat oraz III b — omówienie realizowanego w MPK projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego i kwestii zwrotu 5 mln PLN Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Dolnośląskiego. Pytam zatem panią Renatę Granowską, czy wyraża zgodę, aby ten punkt wprowadzić do programu sesji?

Radna Renata Granowska: Szanowni Państwo, Panie Przewodniczący! W punktach, jakie Platforma Obywatelska i radny niezależny Leszek Cybulski w porządku obrad zaproponowali, to, co proponuje Klub Radnych Rafała Dutkiewicza konsumuje się w 2 punktach. Wobec powyższego ja — Renata Granowska nie zgadzam się na wprowadzenie tych 2 punktów, bo te 2 punkty są ujęte w naszym porządku obrad w poszczególnych innych punktach. Trochę zagmatwane, ale na wprowadzenie tego drugiego nie wyrażam zgody.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Rozumiem, że na wprowadzenie punktu drugiego dotyczącej informacji Prezydenta nie wyraża Pani zgody. W związku z tym zadawanie pytań pozostałym 10 osobom jest bezprzedmiotowe, ponieważ wystarczy jeden sprzeciw, aby punkt nie mógł być wprowadzony i nie mógł być głosowany. W związku z tym, dalsza rozmowa na ten temat staje się bezprzedmiotowa.

Porządek obrad stanowi **załącznik nr 2** do niniejszego protokołu.

3. Interpelacje i zapytania.

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

Radnej Wandy Ziembickiej-Has w sprawach:

- likwidacji szpecących wiat i garaży w ogródkach na Sępolnie
- odzyskania mieszkania komunalnego przy ul. Piaskowej 11

Radnej Urszuli Mrozowskiej w sprawie:

- remontowanych i przebudowywanych ulic we Wrocławiu

Radnego Czesława Palczaka w sprawie:

- przesyłania korespondencji przez firmę InPost

Radnej Mirosławy Stachowiak-Różeckiej w sprawie:

- inwestycji budowlanych przy ul. Osiedlowej we Wrocławiu realizowanej przez Vastbouw Nieruchomości Sp. z o.o.

Radnej Renaty Granowskiej w sprawie:

- połączenia Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych Partynice oraz Młodzieżowego Centrum Sportu

Radnych Klubu Platformy Obywatelskiej w sprawach:

- udzielenia informacji odnośnie do umów zawartych przez Prezydenta Wrocławia oraz spółki miejskie z podmiotami zewnętrznymi na wykonywanie usług informacyjnych i PR
- udzielenie informacji odnośnie do przeznaczania środków finansowych pochodzących z kredytów i pożyczek zaciągniętych w 2012 r. oraz kredytów i pożyczek planowanych do zaciągnięcia w roku 2013

Radnej Agnieszki Rybczak w sprawach:

- Centrum Biznesu Grafit
- stanu zatrudnienia w spółce Wrocław 2012 na dzień 31 stycznia 2013 r.

Radnego Leszka Cybulskiego w sprawach:

- udzielenia informacji, czy w 2013 r. prezydent przewiduje wyrażenie zgody i przyznanie nagród rocznych za 2012 r. dla prezesów i zarządów spółek z większościami udziałem Gminy Wrocław
- środków stosowanych do zimowego utrzymania dróg i chodników
- corocznego przekazywania do wiadomości radnych Rady Miejskiej Wrocławia materiałów i raportów odnośnie do działalności spółek, w których Gmina posiada większość udziałów

Radnej Agaty Gwadery-Urlep w sprawie:

- paraliżu wrocławskich ulic podczas intensywnych opadów śniegu w dniu 12 lutego b.r.

Radnej Renaty Granowskiej i Agnieszki Rybczak w sprawie:

- umożliwienia częściowej segregacji odpadów na terenie rodzinnych ogródków działkowych

Radnej Iwony Dyszkiewicz w sprawie:

- rozważenia możliwości przeznaczenia większych środków na program rewitalizacji kamienic wrocławskich

Radnej Marii Zawartko w sprawie:

- łączenia wrocławskich szkół niepublicznych do zintegrowanego systemu zarządzania wrocławską oświatą

Radna Renata Granowska: [red.- w swoim wystąpieniu Przewodnicząca PO posiłkowała się prezentacją multimedialną.] Najpierw odniosę się do odpowiedzi na pytanie dotyczące Wrocławskiego Centrum Sportu, Hippiki i Rekreacji, tej długiej nazwy. Chociaż moje uwagi dzisiaj może potrzebne są, właśnie dowiedziałam się, że pan Pękalski, dyrektor WCSHiR złożył rezygnację z funkcji dyrektora tej jednostki. I myślę, że to dobra dla wszystkich wiadomość. Nie mamy kogo w tej chwili zaprosić na posiedzenie klubu. Natomiast to dla mnie najbardziej satysfakcjonująca odpowiedź na zapytanie, które jest na dwie strony. A dostałam w terminie, który upływał, zapewnienie, że materiał jest tak obszerny, że będzie to jeszcze trwało i trwało. Dostałam, szanowni Państwo, dwie kartki, z tym co pan Pękalski zrobił nowego między innymi. I tutaj podam przykład – treningi biegowe grupy „I ty możesz zostać maratończykiem”. To w ramach nowości pana Pękalskiego, rok 2011-2012. A tutaj, szanowni Państwo, skłamałam oświadczenie, że w roku 2010, kiedy przebiegłam *Wrocławski Maraton* i przygotowywałam się do tego maratonu w 2010 r., uczestniczyłam w tym programie — „I ty zostań maratończykiem”. Tak że w odpowiedzi są po prostu kłamstwa. To tyle na temat WCSHiR-u. Myślę, że teraz

będzie coraz lepiej, bo gorzej już być nie może. A teraz, szanowni Państwo, pozwolę sobie przed interpelacją, jaką złożymy jako Klub Radnych Platformy Obywatelskiej. Proszę o ekran. Szanowni Państwo, temu poświęcona jest dzisiejsza sesja Rady Miejskiej. Będzie trochę slajdów, nie slajdów ze słupkami, szanowni Państwo, nie slajdów z cyferkami, które nam są przedstawiane, tylko slajdów, które pokażą, według nas — Platformy Obywatelskiej to, co się dzieje. I to, co wiemy, dzięki naszym mediom lokalnym, dzięki wypowiedziom mieszkańców, dziennikarzy. Szanowni Państwo, dzisiaj będziemy mówić o Mennicy i biletomatach. Bardzo ważne tematy dla Wrocławia, dla MPK, a w zasadzie dla standardu usługi, jaką MPK w ostatnich 3 latach świadczy. Ten standard bardzo zubożał dla wrocławian. Razem ze źródłami pokazuję. „Gazeta Wrocławska” — „Nie działa co trzeci biletomat w mieście”. I tutaj z tego, co przeczytałam, i się orientuję — dziennikarze „Gazety Wrocławskiej” sprawdzili wszystkie biletomaty, spróbowali, który działa i co trzeci biletomat nie działał. Tak że myślę, że „Gazeta Wrocławska” to jak najbardziej wiarygodne źródło informacji. Rzeczniczka pasażera [red. — Renata Popławska, rzecznik pasażera MPK] — „Niech Mennica płaci mandaty za brak biletów” — absurdałna wypowiedź pani rzeczniczki na temat opłat na kary za bilety i tłumaczenie. Być może pani Popławska chciała doradzić i nie miała przed sobą wszystkich aktów prawnych, które pomogłyby rozwiązać ten problem. Pan Janusz Krzeszowski, MPK [red. — rzecznik prasowy MPK]. Szanowni Państwo, jeżeli pasażer miałby wozić w teczce wszystkie akty prawne, to ja bardzo gratuluję. Autobusy i tramwaje. Jak to się dzieje? Wypowiedź pana Władysława Smyka, prezesa MPK, 20 listopad 2012 r. — „Musimy się zmierzyć z rzeczywistością i sprawdzić wszystkie autobusy, które mamy. Zdaję sobie sprawę, że mamy starą flotę. Niektóre autobusy mają nawet 16 lat”. I cóż się dzieje za 3 miesiące? Pan wiceprezydent Maciej Bluj — „Nasz tabor jest najmłodszy w Europie”. To jak — to czy to, szanowni Panowie? Może jakaś wspólna decyzja? 1 listopad 2012 r. — „W MPK nie jeżdżą zdezelowane autobusy. Wszystkie są sprawne, dopuszczone do ruchu i przechodzą regularne remonty” — Janusz Krzeszowski z biura promocji MPK. „Gazeta Wrocławska” — „Dlaczego w weekendy na trasy wyjeżdżają zdezelowane autobusy MPK”? Inspekcja w autobusach. Skontrolowano 48, zatrzymano 23. I teraz, szanowni Państwo, data jest 21 listopada 2012 r. Cóż, przed chwilą ten sam pracownik tej samej instytucji wypowiadał się, że wszystko jest super. Autobusy są sprawne. Natomiast pani Agnieszka Korzeniowska, rzeczniczka MPK — „Spodziewaliśmy się takich wyników. To są np. wycieki płynów w autobusach. Większość zastrzeżeń jest więc mało istotna”. To ja gratuluję. Jeżeli jest wyciek płynu hamulcowego, a takie stwierdzono, jeżeli to jest bardzo mało istotne. Nic dodać, nic ująć. Po kolejnej kontroli MPK znów tracimy dowody rejestracyjne i to jest styczeń, szanowni Państwo, 2013 r. Skontrolowano 51, zatrzymano 4. Kierowcy w autobusach. Niestety, kierowcy anonimowo się wypowiadali. Każdy wie, jak cenna jest praca. „Co drugi dzień dolewa się do nich płyny. To chyba nie świadczy o szczelności układu. Strach tym jeździć. Niebezpiecznie jest szczególnie w nocy, bo w nocy wyjeżdża najstarszy tabor” — kierowca MPK z zajezdni nr 7. MPK we Wrocławiu bez hamulców. Kierowcy jeżdżą, bo boją się o premię i pracę. „Gdybym zjechał, mechanicy po chwili wypuściliby pojazd z powrotem na trasę, niczego nie poprawiając” — tu jeszcze kilka artykułów, cytatów, wypowiedzi ludzi. Niedotrzymane obietnice. Pan Wild, wiceprezes spółki MPK, strateg czy PR-owiec? Szanowni Państwo, zapowiadał pan wiceprezes MPK, kwiecień 2011 r., o dostępności dla wszystkich pasażerów systemu sms-owego powiadamiania pasażerów o zdarzeniach na liniach. Cóż się dzieje? Mamy 2013 r. Ten sam pan mówi, że dostęp mieli tylko wybrani. Którzy wybrani? Wrocławska „Gazeta Wyborcza” — „Inteligentny system transportu usprawni ruch w mieście”. Wszyscy wiemy i widzimy, co się dzieje. Tablice informacyjne na przystankach z błędami — jak długo? Cały system zostanie oddany do obioru w listopadzie 2012 r. i wówczas rozpoczną się 25-dniowe testy. Dynamiczne tablice na przystankach sprawne od marca. Elektroniczne tablice miały działać od początku nowego roku, ale wykonawca nie zdołał podłączyć kilku do prądu. A te na rondzie Reagana są nadal zepsute. Bezpieczeństwo, szanowni Państwo. Jak wygląda bezpieczeństwo naszej komunikacji zbiorowej? „Zepsuty autobus i korki na ul. Powstańców Śląskich”; „Autobus MPK zepsuł się na Kozanowie”; „Na ul. Ruskiej

zepsuł się autobus, zablokował torowisko”; „Plac Społeczny. Tramwaj plus zepsuł się w południe, ale ściągną go dopiero w nocy” — to są artykuły mniej więcej z tego samego czasu, szanowni Państwo. To nie jest tak, że to jest na przestrzeni 10 lat. „Na ul. Ruskiej zepsuł się autobus, zablokował torowisko”; „Znowu zablokowane torowisko na Legnickiej”; „Awarii uległ tramwaj plus, który zablokował torowisko. Tłok w tramwajach innych linii”; „Zepsuty tramwaj zablokował torowisko, wozy MPK stanęły na pl. Grunwaldzkim”. Mogłabym szukać jeszcze wiele, ale myślę, że koledzy moi z klubu są przygotowani na te tematy i będą je rozwijać w bardzo dobry i w konkretny sposób. Bezpieczeństwo — „Spłonął przegubowy autobus linii D”; „Zepsuty tramwaj linii 20 na pl. Jana Pawła II, możliwe opóźnienia”; „Zepsuty tramwaj blokuje torowisko na Podwalu”; „Zepsuty autobus blokuje ul. Stawową”; „Zepsuty autobus zablokował ul. Wróblewskiego”; „Pożar autobusu linii N”(kolejny pożar). Infrastruktura. Tutaj wszędzie są źródła, zapraszam do poczytania naszych lokalnych mediów — „Awaria zwrotnicy na Podwalu”; „Autobus MPK spadł na mechanika, który wszedł pod pojazd” — też bardzo zastanawiające zdarzenia. Urbancard Wrocławska Karta Miejska . Szanowni Państwo, tyle słyszeliśmy od kilku lat o pomysle Urbancard, że to będzie cudne narzędzie dla wszystkich i nie tylko. Szanowni Państwo, bilet. I tutaj pozwoliłam sobie zaznaczyć — żenująca umowa, minimalne warunki wygodne operatorowi, a zupełnie niekorzystne dla mieszkańców. Brak kar za niewykonanie choćby przyzwoitego wykonania usługi dystrybucji biletów we Wrocławiu. Tutaj też rozwiniemy to w punkcie naszego porządku obrad. Po ponad 2 latach od wprowadzenia, to wciąż głównie bilet MPK, z małą różnicą, że nie jest papierowy, a elektroniczny. PR à la Urbancard. Bilet ma się pojawić w sprzedaży jeszcze w tym, 2012 r. lub na początku przyszłego. URBANcard w pociągach, czyli nowy bilet aglomeracyjny. Prowadził rozmowy pan Wojciech Adamski. Obietnice składane z rozmowy na rozmowę w mediach. Więc jak te rozmowy trwały? Chcemy o tym wiedzieć. Rozmowy z przewoźnikami są na finiszu. Kiedy otrzymamy potwierdzoną informację na ten temat? Dzisiaj odpowiedzi wciąż, niestety, nie ma. Badania, szanowni Państwo, które były wykonane w 2010 r. „Raport o korkach” w 7 największych miastach Polski. Wrocław jest na ostatnim, VII miejscu zadowolenia i niestety, największe korki. „Raport o korkach” – polecam ten raport, jest ciekawy i naprawdę... prawdziwy? Rozliczenia z MPK. Zdaniem Pawła Czumy rzecznika prasowego prezydenta, szacunki prezesa Smyka są przesadzone. Czyli ile tych pieniędzy brakuje? Toteż Panowie powinni może najpierw ze sobą porozmawiać, pan prezes z panem Czumą. Pan prezes mówi, że brakuje 45 mln PLN, a pan Czuma grozi palcem i mówi – „Nie, nie, pan Smyk na pewno przesadza. Tutaj mniej pieniędzy brakuje”. Tak czy siak brakuje.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Jeżeli można przerwać, Pani Przewodnicząca na sekundę.

Radna Renata Granowska: Nie, nie można przerwać.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Chciałbym pytanie Pani zadać, czy to jest interpelacja, czy to jest zapytanie?

Radna Renata Granowska: Na koniec będzie interpelacja. Powiedziałam, Panie Przewodniczący, na samym początku. Dalej. I proszę mi nie przerywać.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Nie, nie będę Pani przerywał. Nie ma we mnie takiej odwagi.

Radna Renata Granowska: Tramwaj Skoda, tramwaj 105. Wiemy dlaczego MPK bardziej się opłaca jeździć starymi, a nie nowymi tramwajami. Płacą więcej. I teraz, szanowni Państwo, w ostatnich dniach wyczytaliśmy o bardzo poważnym problemie dla Wrocławia. Przetarg na cztery rowery, później się okazało, że na osiem. Urzędnicy przesiadają się ze służbowych samochodów na rowery. Czy to jest alternatywa, czy PR dla MPK? Bo tego nie wiemy. I teraz moja interpelacja. Żeby więcej nie było

pomysłów takich, żeby urzędnikom zaprzętać głowę takimi bzdurnymi, podkreślam, bzdurnymi, mało istotnymi rzeczami dla Wrocławia, chcemy pokazać, że dzisiejsza debata i rozmowa na temat komunikacji zbiorowej jest na tyle poważną rzeczą dla mieszkańców Wrocławia, że nie chcielibyśmy, aby urzędnicy zajmowali się, Panie Prezydencie, takimi pierdołami, pozwolę sobie na to słowo, żeby zajęli się komunikacją zbiorową, bo tak jak pokazałam na kilkudziesięciu slajdach, mamy wiele problemów komunikacji zbiorowej. I żeby nie dochodziło do różnych dziwnych pomysłów Klub Platformy Obywatelskiej na ręce Pana... Żałuję, że nie ma pana prezydenta Rafała Dutkiewicza, bo chyba sesja nadzwyczajna to okazja, żeby być. I tym bardziej, że dotyczy komunikacji zbiorowej. Klub Platformy Obywatelskiej chciałby przekazać Gminie Wrocław 2 rowery, żeby urzędnicy mieli czym jeździć, a zajęli się poważną sprawą, jakim jest na pewno komunikacja zbiorowa. To są 2 rowery. Umowa darowizny rzeczowej, którą przygotowaliśmy, żeby było wszystko tak, jak powinno być. Rower męski, rower damski. Panie Prezydencie, zechciałby Pan te rowery przyjąć na ręce, umowę darowizny. Zajmijmy się, szanowni Państwo, poważnymi sprawami, a nie przetargami na rowery dla urzędników. Zajmijmy się komunikacją zbiorową dla wrocławian.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Dziękuję bardzo za prasówkę. I jeszcze raz zadaję pytanie, gdzie tu było zapytanie, gdzie tu była interpelacja? W którym momencie i gdzie ona się znajduje w tej chwili?

Radna Renata Granowska: Interpelacja brzmi — „Szanowny Panie Prezydencie! W imieniu Klubu Radnych Platformy Obywatelskiej, zwracamy się z żądaniem o zajęcie się problemami komunikacji zbiorowej we Wrocławiu, nie zaś ogłaszaniem przetargu na rowery dla urzędników. Platforma na ręce pana prezydenta Rafała Dutkiewicza składa darowiznę rzeczową w postaci 2 rowerów.” — taka jest nasza interpelacja, Panie Przewodniczący. Myślę, że już teraz Pan zrozumiał.

Radna Iwona Dyszkiewicz: Szanowni Państwo, Szanowny, niewidoczny dla mnie, Panie Prezydencie! Również bardzo mi przykro, że będę mówić do wirtualnej osoby, ale być może Pan gdzieś tutaj jest duchem. Szkoda. Szanowni Panowie Wiceprezydenci, Szanowni Państwo Radni, Koledzy, Koleżanki, Panie Przewodniczący, chciałam złożyć na ręce pana prezydenta interpelację. Szanowny Panie Prezydencie, zwracam się do Pana z prośbą o dokładną analizę usytuowania punktów dystrybucji, czyli sprzedaży biletów komunikacji miejskiej oraz zmianę polityki tej dystrybucji. Proszę też o przyjęcie do wiadomości i reakcję na liczne protesty mieszkańców dotyczące awaryjności urządzeń do sprzedaży biletów. Wielokrotnie moje próby, rozmowy na ten temat i pytania do osób odpowiedzialnych za komunikację miejską we Wrocławiu pozostawały bez odpowiedzi, bądź to przedstawiane były jako niezasadne. Mieszkańcy miasta i osoby przyjezdne skarżą się na system dystrybucji biletów, zaś zgłaszane awarie automatów, które pobierają opłatę, nie wydając niejednokrotnie biletu, są na porządku dziennym. System sprzedaży biletów w autobusach czy tramwajach przy płatności wyłącznie kartą płatniczą lub Urbancard jest pomysłem nie do końca sprawdzającym się, ponieważ nie ma obowiązku posiadania takich kart. Młodzież szkolna czy ludzie starsi niejednokrotnie nie mają karty płatniczej, o czym wiemy. Same automaty zaś, oczywiście chodzi o położenie i ilość, nawet w centrum miasta pozostawiają wiele do życzenia. Bilety sprzedawane w kioskach były ogólnodostępne, czyli w formie tradycyjnej. Po podpisaniu umowy z Mennicą Polską i zmniejszeniu przez nią marży dla właścicieli kiosków z 8,5% do 2% bilety z kiosków zniknęły, ponieważ ich właściciele nie podpisali z Mennicą stosownych umów, ze względu na nieopłacalność przedsięwzięcia. Mimo protestu, w 2011 r. kontynuowano tak niekorzystną dla przedsiębiorców, mieszkańców i przyjezdnych politykę dystrybucji biletów. Wnoszę o przywrócenie sprzedaży biletów tradycyjnych w kioskach i punktach sprzedaży poprzez renegotjację niekorzystnej umowy z Mennicą Polską SA oraz niepodpisywanie umowy i nieprzedłużanie aktualnej formy po jej zakończeniu. Jeśli chodzi o umowę z Mennicą Polską, tu przybliżenie

Państwo problemu dystrybucji biletów, będzie to w części innej. W momencie, kiedy będzie w programie dyskusja na ten temat.

Radna Urszula Mrozowska: Panie Prezydencie, Panie Przewodniczący! Dziękuję bardzo za udzielenie odpowiedzi na moją interpelację. Jestem bardzo usatysfakcjonowana szybkością udzielenia odpowiedzi, niestety, nie do końca treścią. W związku z tym, że dzisiaj jest sesja nadzwyczajna i dotyczy ona MPK, więc nie ma pani dyrektor Urbanek, swoje zastrzeżenia i dodatkowe pytania skieruję na piśmie bezpośrednio do pani dyrektor, która udzielała odpowiedzi.

Radna Wanda Ziembicka-Has: Szanowni Panowie Prezydencie, Szanowny Panie Przewodniczący, Wysoka Rado, Szanowni Goście! Ja a *propos* udzielonej mi informacji po zapytaniu dotyczącym porządku na Sępolnie. Więc, po pierwsze, zwracam się z uprzejmą prośbą do urzędników naszego miasta, żeby pisali porządnie nazwiska osób, które wnoszą takie zapytania. Czuję się urażona, kiedy moje podwójne nazwisko jest przekreślone — przecież oryginał mojego nazwiska jest składany na zapytaniu, jak się je pisze — szczególnie w drugim członie. Po drugie — sytuacja, którą poruszałam w zapytaniu, w odpowiedzi też uprzejmie dziękuję, że to nastąpiło w ciągu kilku dni. Dostałam na bardzo nieczytelnym papierze. To była chyba ósma albo dziesiąta kopia, bo osoby, które otrzymywały również tę odpowiedź, prawdopodobnie, bo dostałam najgorszą kopię. Zadzwoiłam do pani urzędniczki, która mi to przysłała. Przeprosiła mnie. Powiedziała, że przysła mi następną i z poprawionym nazwiskiem, ale ponieważ moje nazwisko jest ciągle niepoprawnie napisane, to bardzo proszę o zwrócenie uwagi. A po trzecie, jeśli chodzi o meritum moich pytań — zadzwoniłam do urzędników, dopytując się o kwestie odpowiedzi, które przyszły na piśmie. I poprosiłam, że jeśli to będzie możliwe, to przed spodziewaną sesją nadzwyczajną chciałabym znać odpowiedź. Niestety, nie dostałam już takiej odpowiedzi. Pani więcej do mnie nie zadzwoniła. A poruszane kwestie, odpowiedź była taka, że w najbliższym czasie. Ponieważ problemy tej kwestii, którą poruszałam, zaniedbań na Sępolnie, bałaganu trwa od 2006 r., a więc będzie teraz szósty rok, odkąd Zarząd Zasobu Komunalnego się tym zajmuje, uprzejmie proszę, abym otrzymała odpowiedź — w jakim czasie. To na mój dyżur przychodzą petenci z Wrocławia i pytają. I bardzo przepraszam, ale pokazywanie im kopii pisma urzędniczego, w którym jest — „w najbliższym czasie”, kiedy mija 6 lat załatwiania tych spraw, to nie wiem, czy to będzie za pół roku, za rok, czy następne 6 lat. Będę bardzo wdzięczna, żeby po prostu agresja ludzi pytających, reklamujących, skarżących się, nie skupiała się na mojej osobie, bo ja jestem temu niewinna. W bardzo szybkim czasie załatwiłam zapytanie. Jeśli nie dostanę tej odpowiedzi w ciągu 7 dni, tak jak obiecała mi pani urzędniczka, która się podpisała pod tym wnioskiem, złożę interpelację w tej sprawie.

Radny Krzysztof Bramorski: Panie Przewodniczący, na ręce pana prezydenta pomimo tego, że niezwiązane z tematem dzisiejszej sesji, ale czas mija, zapytanie dotyczące terminu przedłożenia Radzie Miejskiej Wrocławia projektu założeń do planu zaopatrzenia gminy Wrocław w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe. Jak Wysoka Rada być może pamięta, zwracałem się dwukrotnie z interpelacją w sprawie bezpieczeństwa zaopatrzenia miasta w ciepło. Stąd też dzisiejsze zapytanie, bowiem pomimo zapowiedzi wiosną ubiegłego roku, nie otrzymujemy na ten temat żadnych informacji. Szanowny Panie Prezydencie, w marcu 2012 r. Gmina Wrocław wyłoniła wykonawcę założeń zaopatrzenia gminy Wrocław w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe. Wybrana firma z Warszawy przygotowała raport, który otrzymały do zaopiniowania podmioty rynku energetycznego działające we Wrocławiu. Proszę o informację o dalszym planowanym przebiegu prac wykonawczych ze wskazaniem terminu, w jakim projekt raportu zostanie udostępniony radnym przed wprowadzeniem pod obrady Rady Miejskiej Wrocławia projektu uchwały o przyjęciu wskazanych założeń. Krótki komentarz. Uważam bowiem, że radni powinni się zapoznać również z materiałem źródłowym, stąd oczekuję, że sam raport też poznamy. Ponadto proszę o wyjaśnienie, w jakim zakresie wpływ na działania

Miasta zmierzające do zabezpieczenia dostaw ciepła mieszkańcom Wrocławia ma informacja grupy Fortum o zamrożeniu planowanych inwestycji, co dotyczy również elektrociepłowni gazowej przy ul. Wodnickiej we Wrocławiu. To zapytanie składam na ręce pana prezydenta.

Radna Agata Gwadera-Urlep: Szanowni Prezydenci, Panie Przewodniczący, Koleżanki i Koledzy! Przede wszystkim chcę powiedzieć, że jest mi bardzo przykro, że Klub Radnych Rafała Dutkiewicza tak małą atencję poświęca dzisiejszej sesji, bo zdaje się, że opustoszały bardzo ławy, co pokazuje, że radni wrocławscy Rafała Dutkiewicza tak naprawdę zupełnie nie interesują się, w jakich warunkach transportowani są ich wyborcy z pracy do domu, z domu do pracy. Przykre, aczkolwiek prawdziwe. Natomiast moja interpelacja jest poświęcona sprawie bardzo przyziemnej, aczkolwiek niezmiernie ważnej. Interpelacja w sprawie punktów sanitarnych przeznaczonych dla pracowników MPK. Mówimy tutaj dużo o pasażerach i słusznie, o niedociągnięciach ze strony urzędu — słusznie, ale trzeba pamiętać, że każdy taki autobus i każdy tramwaj to jest pracownik. Pracownik, który ma swoje prawa i również potrzeby. W związku z powyższym proszę o informację na temat ilości punktów sanitarnych oraz socjalnych, przeznaczonych na potrzeby pracowników MPK, a umieszczonych na pętlach tramwajowych i autobusowych w latach 2002-2013. Proszę o wymienienie ilości wyżej wymienionych punktów oraz o informację o ich rozmieszczeniu na terenie Wrocławia. Proszę również o informację o planach rozbudowy sieci sanitarno-socjalnych dla pracowników MPK.

Radny Leszek Cybulski: Koledzy mówią, że kworum nie ma. Będzie taka informacja w protokole, prawda?

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: To proszę policzyć proszę Pana, proszę policzyć. Proszę nie wymuszać na mnie czynności, które nie należą do Pana. Proszę mi nie sugerować rzeczy, których nie mam robić. Prowadzimy w tej chwili dyskusję.

Radny Leszek Cybulski: Nie chcę na próżno mówić.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Kworum sprawdzam na okoliczność głosowań, a nie obecności w danym momencie. [głosy z sali]

Radny Leszek Cybulski: Ja w odniesieniu do odpowiedzi na interpelacje, które składałem przy okazji poprzedniej sesji. Jedna dotycząca utrzymania dróg w okresie zimowym. Zawierało pytanie dotyczące żwiru i piasku. Otrzymałem informację, że Wrocław nadal konsekwentnie zostanie przy użytkowaniu środków chemicznych, nie będzie używał żwiru i piasku. Może kiedyś to się zmieni. Druga dotycząca nagród, ale nie będę jej omawiał. Natomiast chciałem zwrócić uwagę i podzielić się spostrzeżeniami dotyczącymi odpowiedzi na trzecią interpelację. Po pierwsze to prosiłem w tej interpelacji o to, aby w ramach funkcjonowania Urzędu Miejskiego i właściwych wydziałów rozważyć możliwość, i taką składałem prośbę do pana prezydenta, o możliwość bieżącego, i nie tylko bieżącego, zapoznawania się z dokumentami dotyczącymi spółek, w których Gmina Wrocław jest większościowym udziałowcem lub 100% właścicielem. Rzeczą dotyczyła niczego innego jak podstawowych informacji, czyli bilansu, rachunku zysków i strat, rachunku przepływów pieniężnych plus bieżącego przekazywania informacji dotyczącego wniosków spółek o zwiększenie kapitału w formie wkładu pieniężnego kierowanego do walnego, czy do właściciela, czyli do pana prezydenta oraz o wielkości i wnioskach, i zgodach na zaciąganie kolejnych i podwyższanie zobowiązań, czyli bieżąca kwestia zarządzania i funkcjonowania spółek. Mówiłem i pisałem to w trosce o to, że nawet ostatni *rating* Fitcha zwraca uwagę, że zadłużenie pośrednie Gminy Wrocław, czyli zadłużenie spółek, w których Miasto ma większościowy udział jest dosyć istotne w zderzeniu z budżetem. I moja prośba dotyczyła

jakby większej przejrzystości i klarowności tego obszaru i możliwości zapoznawania się z tymi dokumentami. Nie będę cytował całej odpowiedzi na interpelację, przygotowanej przez pana dyrektora Departamentu Prezydenta pana Marcina Garcarza. Na wstępie jednak chciałem podziękować panu dyrektorowi za szczegółowe wyjaśnienie i objaśnianie mi, czym jest interpelacja, na co się składa i że to, co złożyłem, nie stanowiło samo w sobie interpelacji. Dziękuję, nauki nigdy mało. Następnym razem będę mądrzejszy. Po drugie chciałem się odnieść tylko do pierwszego zdania, które padło w tej interpelacji. Brzmi ono tak — „Informuję, że z uwagi na brak przesłanek prawnych, zarówno podmiotowych, jak i przedmiotowych nie ma podstaw do realizacji wyżej wymienionej prośby. Czyli nie ma możliwości przekazywania tychże informacji”. I już ostatnie zdanie, żeby nie przeciągać, z końca odpowiedzi — „Reasumując w świetle powyższego radny nie może występować do organu wykonawczego w sprawach przekraczających jego uprawnienia nadane rangą ustaw oraz aktów prawa miejscowego. Do takiego przekroczenia zaś doszło w niniejszej sprawie, ponieważ treść prośby zawarta w przedmiotowej interpelacji wykracza daleko poza przyjęty jej zakres przedmiotowy. Wobec powyższego należało stwierdzić, iż realizacja prośby zawartej w przedmiotowej interpelacji nie znajduje żadnego prawnego uzasadnienia”. W takim razie, jeżeli nie można tego zorganizować w sposób stały i ciągły, a ja pisząc to, miałem na myśli przede wszystkim dobro finansów miejskich i stabilność budżetu miasta, bo jak wiemy, te trudne wrzutki dla skarbnika i właściwych służb miejskich, polegające na co rusz pojawiającej się potrzebie poszukiwania wolnych środków na pokrywanie albo prolongowanie, albo odkładanie, albo umarzanie pożyczek zaciąganych przez miejskie spółki środków miejskich. Wiem, że to stanowi problem. Uzyskałem informację, że jest to absolutnie niemożliwe, więc na przyszłość wzorem lat i miesięcy poprzednich, za co Biuru Nadzoru Właścicielskiego pana prezydenta dziękuję, że tak jak udało mi się zapoznać z bilansem, rachunkiem przepływów pieniężnych i rachunkiem zysków i strat np. spółki Aquapark nasz wrocławski i kilkanaście innymi, o co wnioskowałem, co nie było dotychczas problemowe, od dzisiaj, jak widzę, to jest problemowe. Być może dlatego, że wnioskowałem jako radny, a nie prosiłem o to, żeby zrobić z tego pewien stały mechanizm. Niestety, uważam, że to rozwiązanie, gdyby było wprowadzone, byłoby korzystne dla obydwu stron. Tak dla pana prezydenta, jak i dla radnych.

Radny Jarosław Krauze: Składam zapytanie radnego w imieniu Klubu Radnych Rafała Dutkiewicza. Zwracam się z zapytaniem dotyczącym sytuacji w spółce MPK sp. z o.o. ze szczególnym uwzględnieniem: po pierwsze — działań władz miasta i spółki dotyczących poprawy stanu infrastruktury komunikacji zbiorowej i jej rozbudowy na przestrzeni 10 ostatnich lat. Po drugie — omówienia realizowanego przez MPK projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego i kwestii zwrotu 5 mln PLN Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Dolnośląskiego.

Wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski: [red.- W swoim wystąpieniu Wiceprezydent posiłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo Radni! W związku z tym, że dzisiejsza sesja jest bardzo tematyczna i tutaj temat był bardzo znany, nie ma problemu, żebyśmy na tę interpelację odpowiedzieli. Oczywiście część odpowiedzi na to pytanie będzie zawarta też w następnych wystąpieniach moich koleżanek i kolegów. Proszę Państwa, tylko jedno zdanie odniesienia do pytań, które już padły. Oczywiście gdybyśmy w miejsce Wrocławia wprowadzili każde inne miasto, gdybyśmy wprowadzili każdą inną dziedzinę, oczywiście wynik *research'u* prasowego byłby podobny. A dlaczego? To myślę, że zaraz Państwu pokażę. Mogę tylko powiedzieć tyle, że to jest prawie 9000 kursów dziennie i prawie 100 000 km przejechanych dziennie. Więc jeżeli tramwaj się uszkodzi, czy autobus jest uszkodzony, to oczywiście, że prasa o tym pisze. I oczywiście, że jest procedura, w wyniku której ten tramwaj czy autobus jest usuwany z miejsca awarii i zastępowany nowym autobusem. I nie ma w tym nic nadzwyczajnego. Jest kwestia skali tych zjawisk i o tym chcemy dzisiaj powiedzieć. I moja propozycja jest taka — w związku z tym, że pytanie dotyczy dwóch obszarów. Obszar infrastruktury, to jest obszar, za który

odpowiada struktura miejska, więc myślę, że to będzie pierwszy obszar odpowiedzi. Drugi obszar odpowiedzi to jest to, co się stało w samym MPK jako w przedsiębiorstwie. W związku z tym, ja tylko kilka słów wstępu i będę prosił moich współpracowników o rozwinięcie tej wypowiedzi, o jej uzupełnienie w zakresie tego, co się stało w MPK, i w zakresie tego, co się stało w infrastrukturze komunikacji miejskiej. Proszę Państwa, kilka tylko podstawowych informacji, żebyście Państwo wiedzieli, o jakiej skali zjawiska mówimy i do tego odnieśli skalę zjawisk negatywnych, które oczywiście są, które zawsze występują, które zawsze występować będą. Dotąd występować będą, dopóki autobusy i tramwaje będą jeździć. Jeszcze raz powtórzę – jest to kwestia skali. Proszę Państwa, po Wrocławiu codziennie jeździ 225 tramwajów i 350 autobusów, i 9000 kursów dziennie. Co to jest kurs? Kurs to jest przejazd od pętli do pętli, więc to pokazuje, jaka jest skala zbioru zdarzeń, który obsługujemy. Proszę Państwa, w tej chwili autobusy to jest 100 autobusów marki Mercedes nowej generacji. One są w wieku 5-6 lat. Tak wyglądają. Kolejna nasza grupa to jest 48 tramwajów Skoda, żebyśmy znowu wiedzieli, o czym mówili. To są bardzo nowoczesne i nowe tramwaje. To były pierwsze zakupy od kilkudziesięciu lat we Wrocławiu. Dokonały się właśnie w ostatnich 10 latach. Przewozimy rocznie 183 mln pasażerów. W związku z tym zapytaliśmy pasażerów, jak oceniają naszą usługę i jak chcą ją poprawiać. Proszę Państwa, tramwaje i autobusy we Wrocławiu rocznie wykonują 34 mln km, czyli znów do tej liczby trzeba odnieść liczbę awarii, liczbę zdarzeń negatywnych i liczbę wszystkich tych zjawisk, których byśmy nie chcieli, żeby zachodziły, ale wtedy zobaczymy, że to są promile. Proszę Państwa, jeszcze jedna bardzo ważna informacja. W latach 2010-2011 na inwestycje modernizacyjne, czyli sieć, tabor, zajezdnie, tory MPK we Wrocławiu wydało 315 mln PLN. Proszę Państwa, każdy, kto był w MPK jakiś czas temu, może pójść teraz i zobaczyć, jaki dokonał się postęp. I jeszcze raz powtórzę — rozmawiając o tych zjawiskach, które mają miejsce, nikt rozsądny tego nie będzie negował. Trzeba mieć na uwadze, do czego to odnosimy i jakie MPK było kilka lat temu, a jakie jest dzisiaj. Proszę Państwa, w latach 2010-2011 z kolei z budżetu Wrocławia przekazano kwotę na komunikację, transport i łączność ok. 800 mln PLN. To są te działy, które obsługują m.in. komunikację miejską. Co do samej spółki – wartość spółki to jest 700 mln PLN. To są właśnie te nowe tramwaje i autobusy, zajezdnie i cały majątek, jaki stanowi wyposażenie MPK. Sytuacja ekonomiczna. Proszę Państwa, chciałbym tu, tak jak mówiłem na sesji dotyczącej kondycji spółek, jeszcze raz publicznie oświadczyć — nie było dnia ani minuty, ani godziny w MPK, żeby spółka była komukolwiek winna choćby 1 PLN. Nigdy. Wszystkie swoje zobowiązania płaci w terminie. Na koniec roku miała nadwyżkę finansową i pieniądze na koncie. Płynność nigdy nie była zachwiania ani zagrożona. Natomiast spółka świadomą decyzją właściciela posiada ujemny wynik finansowy, dlatego że nie płacimy MPK amortyzacji. Dlaczego? Dlatego że dokonujemy zakupów autobusów i tramwajów z budżetu miasta. Nie ma potrzeby, żeby pieniądze leżały na koncie w MPK. Powtórzę to tyle razy, ile razy Państwo będziecie o to pytać. I nie róbmy wrocławianom wody z mózgu, że MPK ma za mało pieniędzy. To jest nieprawda. Proszę Państwa, średnia płaca, proszę jeszcze cofnąć slajd. Średnia płaca w MPK to jest 4338 PLN miesięcznie. Po stolicy jest to najwyższa średnia w Polsce. Proszę Państwa, przy tej średniej, przy tym poziomie zakupów, MPK ma stabilną sytuację finansową. Proszę Państwa, zleciliśmy badania i jaki jest wynik tych badań? 70% wrocławian w badaniu przeprowadzonym przez firmę niezależną od nas, logo tej firmy widzicie Państwo na prezentacji, mówi tak — w 70% ocenia dobrze lub bardzo dobrze MPK Wrocław. Kolejne pytanie to jest punktualność — ocenia pozytywnie 80% naszych klientów. Kolejne pytanie: czystość taboru — 70,7% naszych klientów ocenia pozytywnie. I proszę Państwa, ostatnie badanie dotyczące Euro 2012. Proszę zobaczyć rubrykę dotyczącą transportu. I poziom zadowolenia wszystkich tych, którzy byli przyjezdni — 76% kibiców zagranicznych i polskich oceniło komunikację we Wrocławiu pozytywnie. I proszę Państwa, jestem skłonny rozmawiać, wysłuchiwać wszelkich uwag w zakresie tych procentów, które są na drodze naszej poprawy. Tak, jesteśmy gotowi do takiej rozmowy. Natomiast bardzo bym prosił, żeby dla tych 2300 pracowników, którzy na co dzień pracują w MPK nie powielać komunikatu, że MPK to jest stare, zniszczone,

niedobre, nienowoczesne przedsiębiorstwo. To nie jest prawda. Proszę moich kolegów o dalszą część odpowiedzi.

Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Zbigniew Komar:

[red.- W swoim wystąpieniu Zastępca Dyrektora posiłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, zostałem poproszony przez pana prezydenta, żeby kilka słów powiedzieć. Nie byłem przygotowany na tak precyzyjne pytanie, ale rozumiem, że dość ogólnie na temat działań na rzecz infrastruktury transportowej. Rozumiem, pytanie dotyczyło 10 lat. Mam tutaj taką sklejankę z różnych obrazków, ale najważniejsze, co chcę powiedzieć, to postaram się tak przekazać. Proszę Państwa, infrastruktura dla transportu zbiorowego w naszej sytuacji, wrocławskiej, to są oczywiście 2 składniki — dla komunikacji autobusowej i tramwajowej. Taką mamy sytuację we Wrocławiu. Co do infrastruktury dla komunikacji autobusowej, to oczywiście wykorzystują drogi, czyli to jest ta sama ogólna infrastruktura drogowa. Więc wszystkie inwestycje i modernizacje, jakie my w tej sferze robiliśmy, oczywiście korzysta z tego też komunikacja autobusowa, z tym że oczywiście są elementy specyficzne, czyli zatoki, przystanki, pętle autobusowe. Największym, zupełnie odrębnym zagadnieniem i najtrudniejszym jest oczywiście transport szynowy, który, już wielokrotnie to było przedstawiane tu, więc nie będę szczegółów mówił, ale dla przypomnienia – wszyscy, Rada Miejska, władze miasta już dobre 10 lat temu przyjęły, właściwie w 1999 r., w polityce transportowej, że jest to strategiczny, podstawowy środek transportu we Wrocławiu — to jest komunikacja tramwajowa. Oczywiście, ona będzie wspierana przez komunikację kolejową, jeżeli myślimy o powiązaniach z aglomeracją i komunikację autobusową, jeśli mówimy o osiedlach. Penetracja bliższa miejsc zamieszkania, miejsc pracy. Natomiast ten trzon to oczywiście jest komunikacja tramwajowa. I jeżeli mówimy o infrastrukturze, to mając świadomość, jak to są wielkie koszty nie tylko utrzymania, ale i modernizacji czy rozbudowy infrastruktury tramwajowej. W ostatnich latach, jednym z najważniejszych elementów było to, że przygotowano tzw. plan generalny rozwoju transportu szynowego. Państwo go znacie. Ja w tej chwili nie będę przedstawiał szczegółów, natomiast podstawowe założenia, żeby, że tak powiem, nawiązać, skoro pytanie jest o to, jaki jest stan infrastruktury, to przypomnę tutaj, jeśli można. Proszę Państwa, formalnie plan generalny był zrobiony w 2007 r., ale jest to dokument o charakterze strategicznym. Wbrew temu, co słowo plan sugeruje, że to jest plan realizacji – nie. To jest kierunkowa wizja, gdzie we Wrocławiu i na jakich warunkach może się rozwijać komunikacja tramwajowa, i gdzie ma to sens, bo oczywiście nie wszędzie ekonomiczne uzasadnienie znajdziemy dla tak drogiego środka transportu. Oczywiście to było poprzedzone stosownymi, profesjonalnymi analizami. Nie będę tutaj dość oczywistej rzeczy przytaczał. Tu są te kluczowe założenia, o których już powiedziałem, czyli że opieramy się na tych 3 filarach. Najogólniejszy w aglomeracji to jest kolej wewnątrz miasta, trzon ten to komunikacja tramwajowa. Właśnie ona wymaga największych nakładów, jeśli chodzi o infrastrukturę w obszarze miejskim. I oczywiście uzupełnione to jest komunikacją autobusową. Głównym celem tego planu nie jest decyzja, bo nie takie kompetencje tych autorów były – decyzja, co, kiedy zbudować. To są kompetencje, jak wiadomo, Rady Miejskiej, Prezydenta przygotowującego projekty inwestycyjne. Rada decyduje, czy będzie budowa dana, czy nie. Natomiast głównym celem tego dokumentu było pokazanie, jak przygotować się do ewentualnej realizacji inwestycji tramwajowych. Proszę Państwa, ta mapka też chyba pokazywana wielokrotnie, ale nie wchodząc w szczegóły, przypomnę jej ideę. Na czarno są zaznaczone już istniejące korytarze tramwajowe, czyli tam, gdzie mamy infrastrukturę tramwajową. Na czerwono są zaznaczone wszystkie, według oczywiście wiedzy inżynierskiej i fachowej, wszystkie korytarze, które mogą uzasadniać budowę nowych linii tramwajowych. Przy założeniu, że obowiązuje plan rozwoju miasta opisany w dzisiejszej wersji studium i w uchwalonych planach miejscowych. Bo to dopiero pokazuje, gdzie, przy tej wiedzy, zasadność budowy linii tramwajowej może być potwierdzona obliczeniami, a gdzie ona nigdy nie będzie zasadna. Możemy powiedzieć banalny przykład — nigdy nie wychodzi linia tramwajowej przy obecnym stanie zagospodarowania miasta

i w perspektywach np. na polach irygacyjnych. To jest oczywiste. Tereny zielone nigdy nie będą miały takiej intensywności zabudowy. Po co to jest robione? To jest po to, że nawet gdyby nastąpił maksymalny rozwój zagospodarowania miasta, czyli zabudowy mieszkalnictwa, aktywności gospodarczej, wszystkich innych form, to tam, gdzie mamy te czerwone kreski, maksymalne zagospodarowanie, które może wygenerować potoki pasażerów, może uzasadniać budowę linii tramwajowych. Czy już uzasadnia? Zależy. Mamy kierunki, od razu podam przykładowo, bo w dziesiątym punkcie chyba zawiera się ten punkt. Mamy kierunki takie jak Nowy Dwór i osiedle z wielkiej płyty, czyli Muchobór Mały, sąsiedzkie, gdzie już dzisiejsze potoki uzasadniają, ale są takie kierunki, tu widzicie Państwo też, będzie o tym mowa później szczegółowo przy punkcie Jagodno, chociaż możemy inny przykład wziąć, gdzie dzisiejsze zagospodarowanie nie uzasadnia jeszcze budowy linii tramwajowej. Komunikacja autobusowa jest właściwą formą z punktu analiz ekonomicznych. Z kolei, jak popatrzymy na studium zagospodarowania przestrzennego, jak popatrzymy na uchwalone już plany miejscowe, to się okazuje, że w pewnym rejonach ten tramwaj, jeżeli to zagospodarowanie nastąpi czy przekroczy pewien próg, tramwaj będzie uzasadniony. Podsumowując – tutaj ten plan generalny pokazuje nam poprzez te czerwone trasy. One tu są oczywiście w pewnej skali narysowane, ale to są bardzo precyzyjne przebiegi. Pokazuje nam, jakie korytarze trzeba zrobić. Bo głównym celem było wskazanie takich korytarzy, które mogą w przyszłości uzasadniać ten tramwaj. Czyli trzeba zabezpieczyć teren, nie można ich zabudować. Jeżeli są własnością gminy, to nie sprzedawać. Jeżeli możemy skorzystać z prawa pierwokupu na przykład, to kupić, bo w przyszłości tam może być konieczność wybudowania trasy tramwajowej. Również w planach miejscowych uchwalanych, jeżeli plan miejscowy gdzieś w rejonie tej czerwonej kreski, mówiąc potocznym językiem, zahacza, czy obejmuje obszar, to tam już wiadomo, że rezerwa przestrzenna musi być zagwarantowana pod tramwaj. Powtarzam – plan generalny to nie jest plan budowy linii tramwajowych, tylko plan pokazujący, gdzie mogą być uzasadnione warunki do tego, żeby linie tramwajowe powstały. Oczywiście, tak jak już wspominałem, są pewne rejony, gdzie już dzisiaj możemy powiedzieć – zasadna jest budowa linii tramwajowych, a są takie, gdzie będziemy czekać – zobaczymy, jak się miasto będzie rozwijać. W związku z tym, założenie jest, że realizacja teraz konkretnych inwestycji będzie proponowana w zależności oczywiście od tych potrzeb, na ile już są aktualne te potrzeby, ale i od możliwości finansowych. Z tego całego planu, to już też Państwo znacie ten projekt, nie będę w szczegółach omawiał, tak zwany pierwszy etap tego zintegrowanego systemu transportu szynowego w aglomeracji. Taka nazwa była potrzebna, bo tak w tym działaniu, z którego mogliśmy środki dostać unijne, potrzeba było te elementy wyeksponować, więc dlatego jest trochę zawiła. Ale etap pierwszy jest tu najważniejszy, czyli pierwszy blok zadań, który już dzisiaj dało się uzasadnić, że realizacja tego jest zasadna. To znacie Państwo, tu kilka słów. Kwoty, przypomnę – 748 mln PLN – oficjalna wartość projektu. Przypomnę – to jest w tym działaniu największy projekt w aglomeracjach jako jeden, który uzyskał dofinansowanie. Znacząco jednostkowo największy. Inne miasta, wszystkie miały mniejsze wartości, choć niektóre miały po dwa projekty małe. I z Unii tutaj nam zatwierdzono 267 mln PLN. Mówię w uproszczeniu oczywiście. Dokładnie liczby są wyświetlone. Zatwierdzono nam wysokość dofinansowania. Jedno z oryginalnych rozwiązań, ale i pewnym utrudnieniem, ale i atutem z kolei było to, że wyróżniono tu zarówno beneficjenta, który zawsze w projekcie unijnym musi być, to jest Wrocław. Ale też i partnera projektu. Początkowo próbowaliśmy, żeby jedynym beneficjentem było Miasto, ale okazało się, że podpisując stosowne porozumienie z MPK, możemy również MPK wciągnąć do tego przedsięwzięcia i dołączyć do tego zadania nie tylko zadania infrastruktury torowej, trafostacji, przystanków, innych zadań, tylko również zakup taboru. Stąd też tak duża wartość, ale było 2 beneficjentów – Miasto i partner, czyli w tym wypadku przewoźnik. Proszę Państwa, 6 marca została formalnie podpisana umowa o dofinansowaniu 2012 r. I ona jest realizowana. Tutaj Miasto podjęło spore ryzyko, bo od 2009 r. już były wydawane duże środki na te zadania, nie mając gwarancji, że ta umowa zostanie podpisana. Byliśmy na tzw. liście indykatywnej, ale na szczęście 6 marca już 2012 roku

formalnie mamy umowę dotyczącą dofinansowania. Szczegółów nie będę mówił, bo chyba było pokazywane, ale przypomnę tylko główne grupy zadań. To jest 44 zadania. To nie jest budowa jednej czy dwóch linii, czy tak jak większość z nas pamięta — trasa na Kozanów i na Gaj, to jest ten cały projekt. Nie, to jest 44 zadania składowe różnego rodzaju. Państwo tu widzicie, nie będę chyba czytał. Przypomnę, że to jest różny charakter. Zarówno dotyczy torowisk budowanych, modernizowanych; systemów zasilania, czyli nie tylko po czym jeździć, ale i co ma dawać energię; tabor, tak jak mówiłem, ale też takie towarzyszące rzeczy, jak węzły przesiadkowe, przystanki modernizowane. I jestem już przywołany tutaj, nie przypomnę, w jakim kontekście ten ITS [red. — Inteligentne Systemy Transportowe]. Oczywiście ITS, który składa się z dwóch części. Ja mówię, że w tym projekcie jest część dotycząca priorytetowej obsługi tramwajów, bo jest część też dotycząca optymalizacji samochodów, ruchu kołowego, minimalizacji strat czasu. To jest inny projekt, on nie jest z tego finansowany, w ramach tego zadania. Ale w ramach tego zadania jest oczywiście też ten składnik, który ma ułatwiać przejazdy tramwajem. W pewnym stopniu to już działa, w pewnym oczywiście nie działa, bo nie jest skończone. Jest w trakcie realizacji, ponieważ przetarg... A to dłuższy temat, nie będę wchodził w szczegóły. Ale przetarg był wspólny na całość. W ramach tych pieniędzy, o których powiedziałem jest też dofinansowanie tych systemów sterowania sygnalizacją, które sprzyjają obsłudze komunikacji zbiorowej, a w szczególności priorytetowej obsłudze tramwaju. Czym to się skończyło? Bo praktycznie oprócz ITS-u wszystko działa, toteż chyba nie trzeba tu przypominać. Mamy te dwa nowe ciągi, czyli na Kozanów i na Gaj. Ul. ul. Bardzka, Świeradowska, z końcówką w os. Gaj i oczywiście na Kozanów, i do Stadionu Miejskiego. To już jest uruchomione, nie trzeba mówić. Ale w ramach tego również tzw. tę trasę średnicową, czyli dawną jedenastkę. Do dzisiaj jest to linia nr 11. Ale trasa o podwyższonym standardzie. Tam mamy też nowy tabor, to są te tramwaje Protramu jeżdżą na tej trasie. Też zostało torowisko zmodernizowane, wszystkie odcinki, które były w złym stanie na całej tej trasie. Samej tej trasie średnicowej, czyli jedenastka to jest od Cmentarza Grabiszyńskiego, ul. Grabiszyńska przez środek miasta aż do pl. Kromera. Niezależnie oczywiście od linii tramwaju plus to jest. Węzły przesiadkowe, to wiemy, przy Stadionie Miejskim i przy dworcu PKS. I oczywiście współpraca z komunikacją kolejową. Tu jest taka mapka, ale już chyba nie czas teraz wchodzić w szczegóły. Chyba, że będą pytania. Wszystkie zadania tu są pokazane. Ja chcę tylko podkreślić, że te zadania były tak dobrane, żeby nie tylko wybudować coś nowego i pochwalić się, przeciąć linię, tylko rozwiązać jakiś konkretny problem na danej trasie. I w związku z tym, jak na trasie przykładowo z Gaju do stadionu występowały problemy, megaproblemy, czyli budowa zupełnie nowej trasy łącznie z ulicami, których nie było, nowych trafostacji, ale również na tym odcinku występowały drobne zadania typu — wymienić torowisko. Może nie takie drobne, bo dość duże. Wymienić torowisko przy ul. Piłsudskiego, ale drobne, typu — wydłużyć przystanki na trasie, gdzie się nie mieściły dwa składy. Więc to jest skala bardzo szeroka. Od drobnych modernizacji przez remonty typowo średnie aż po zupełnie nowe inwestycje. Zostały one tak wymyślane, żeby spiąć to w pewne trasy, na których pasażer powinien odczuwać wyższy komfort jazdy. Proszę Państwa, zaawansowanie rzeczowe jest 98%, te 2% to są te końcowe właśnie odbiory dotyczące ITS-u, bo finansowo jest trochę mniej. Natomiast jeśli chodzi o rzeczowe, to jest tam duże zaawansowanie. Tylko system, znaczy umowa przewiduje, że odbiór zadań ITS-u jest wtedy, kiedy jest ono całkowicie skończone. Tam nie ma cząstkowych odbiorów, że np. 10 tych tablic, tu krytykowanych, wyświetlających informacje, czy 20, czy 50 będzie odbierane, muszą wszystkie być, żeby je odebrać. Stąd finansowo jest trochę mniejsze zaawansowanie, natomiast rzeczowo jest faktycznie 98% tych prac zrobionych. 690 mln PLN zostało wydane do końca 2012 r. Czyli ta pozostałość do 748 to jest to, czego jeszcze nie zapłaciliśmy, w tym roku zapłacimy. W innym punkcie tam jest, zdaje się informacja o wydatkach i pieniądzach, które już z Unii wpłynęły. Mam to w innej prezentacji, tych liczb nie znam na pamięć. Ale oczywiście pokażę Państwu, bo taki punkt jest w programie. I teraz efekty. Takie rzeczowe, zwyczajne efekty. 12 km toru pojedynczego nowo wybudowanego. Przebudowane torowiska na 38 km.

Wybudowane nowe krańcówki, czy w dawnym języku – pętle. To są krańcówki. Trzy zupełnie nowe – Stadion Miejski, na Gaju i na Kozanowie. Nowe stacje prostownikowe. To jest bardzo ważna rzecz. Mieliśmy mało stacji prostownikowych, mocno obciążonych. W ramach tego projektu 4 nowe zostały wybudowane – przy ul. Bardzkiej, to jest w rejonie ul. Armii Krajowej, ul. ul. Milenijna, Dworska i Fiołkowa. Ul. Fiołkowa przy Cmentarzu Grabiszyńskim, a tamte 2 na Kozanowie. Zmodernizowane, istniejące już co prawda stacje, ale bardzo istotnie podniesiono ich wartości użytkowe i parametry. To są stare, ale bardzo sprawne w tej chwili stacje – ul. ul. Strzegomska, Nabycińska, Pułaskiego i Grunwaldzka. Nowe przystanki. 26 zupełnie nowych i nowe zintegrowane węzły przesiadkowe. O tym już mówiłem. Te dwa. To są konkretne efekty rzeczowe. Zwracam uwagę, mało kto może zauważa przy tym projekcie – 38 km, oprócz wybudowanych nowych to są zmodernizowane. Gdybyśmy tego nie zrobili, stan techniczny tych torów byłby bardzo zły. Dwa nowe duże osiedla udało się dzięki temu włączyć. To jest cała idea tramwaju plus, Te trzy nowe linie. Aczkolwiek trudno się tu licytować, bo ktoś może powiedzieć — można było uruchomić sześć linii, tylko o dwa razy mniejszej częstotliwości. Ktoś mówi — a może jedno trzeba było na Kozanów zrobić, ale o dwa razy większej częstotliwości. [red.- zapis niezrozumiały] jest pewnym narzędziem technicznym organizacji przewozów, natomiast nie świadczy o potencjale. To są standardowe trzy nowe linie i zmodernizowana ta „11”, nazywana trasą średnicową. Zdjęcia te Państwo znacie. Chyba szkoda czasu. To jest ciekawość może, bo nie wszyscy chyba mieli okazję wejść do stacji prostownikowych. To jest w ogóle coś, co 20-30 lat zupełnie inaczej wyglądało. Dzisiaj to wygląda jak piękne laboratorium wręcz. Proszę Państwa, w ramach tego nasz partner w tym jednym projekcie, w tym wspólnym studium wykonalności udało się udowodnić zasadność 2 rzeczy — dofinansowania infrastruktury i dofinansowania taboru. Nie chcę tutaj się chwalić, ale muszę to podkreślić — mało które miasto potrafiło w 1 projekt połączyć te 2 efekty i udowodnić Unii. A to są projekty, podkreślam tzw. duże, czyli powyżej 100 mln PLN, które są sprawdzane bezpośrednio w Brukseli. Nie tylko ministerstwo jedno, drugie, ale również i Komisja Europejska. Tutaj udało nam się udowodnić, że trzeba dać pieniądze, żeby był efekt i na tramwaje, i na infrastrukturę. Jakie te są tramwaje, to Państwo wiecie. Też tu nie chciałbym mówić za MPK. Nie pora teraz, ale podkreślam, że projekt był spójny. Proszę Państwa, ale to nie tylko ten tramwaj plus, bo to może za dużo. Teraz jest pytanie o infrastrukturę. Nie mam tu pełnego wykazu. Robiliśmy w departamencie wykaz głównych inwestycji torowych. Nie będę tego wszystkiego wymieniał, większość Państwa zna. Ale zwracam uwagę, że to są bardzo duże odcinki, to są poza projektem. Nic z tych rzeczy, które tu są wymienione, nie wchodzi w skład tego projektu, o którym mówiłem. Jesteśmy poza tym. W ostatnich latach, to jest tylko okres od ósmego, zdaje się. Ósmy, tak. Na tyłu odcinkach pracowaliśmy. Mało tego — tutaj też na tej liście nie ma, bo nie było w porządku takiego pytania. Na tej liście np. nie ma inwestycji ważnych dla infrastruktury tramwajowej, które były robione przy okazji przebudowy dróg. Przypomnijmy sobie np. ul. Krakowską, gdzie infrastruktura tramwajowa była tragiczna. Przebudowując ul. Krakowską, mamy rozwiązany problem infrastruktury komunikacji zbiorowej. Ul. Lotnicza jeszcze bardziej bolesny przykład. Potężne odcinki, też z Unii zrealizowane, ale nie w ramach tego projektu. Ale przebudowa ul. Lotniczej, ale jednocześnie potężna przebudowa infrastruktury, wydzielone przystanki, podwójne, oświetlone, torowisko wydzielone zupełnie nowej jakości, system zasilania wzmocniony. Więc na tej liście nie ma jeszcze takich zadań drogowych, przy okazji której nawet ul. Grabiszyńska przychodzi mi do przypomnienia. Ul. Grabiszyńska — oczywiście ten odcinek do ul. Stalowej. On był robiony jako inwestycja drogowa, a przy okazji nareszcie mamy torowisko takie. Tam to była tragedia. Oczywiście — dalsza część ul. Grabiszyńskiej, żeby ktoś nie mówił, że ubarwiam, dalsza część ul. Grabiszyńskiej, czyli od stadionu Śląska, mówiąc potocznie, do ul. Hallera była robiona w ramach projektu ZSTS, to w milionach jest. Nie chcę tutaj dwa razy liczyć tej samej pracy. Tam są takie — wymiany rozjazdów. Przykładowe, najtrudniejsze, które pomagały zmiany organizacji ruchu. Czyli kłopot w mieście, narzekanie, krytykę w gazetach — to tu są wymienione. Widzicie Państwo, jakie to są te kłopotliwe. Ale ileś rozjazdów normalnie

takich, które udało się w systemie weekendowym zrobić, wymienić, też było zrobione w tych latach. Nie mam tutaj niestety listy. Jakby były pytania — mogę przygotować. Ul. Pułaskiego nie była inwestycją tramwajową, była remontem ulicy. Ale przy okazji jakościowy skok, jeśli chodzi o infrastrukturę tramwajową. Skok dla pasażera. Pasażer na ul. Pułaskiego w tramwaju linii 0 stał i miał złe zdanie, powiedzmy o urzędniku, jeśli nie o władzach miasta, żeby nie powiedzieć. Stał w tej strasznej infrastrukturze ul. Pułaskiego, zablokowanej przez inne samochody i rozlatujące się. W tej chwili jest niezależny, jeździ z boku. To jako przykład tych działań daję. Proszę Państwa, w tych działaniach poza tymi 748 mln PLN, udało nam się policzyć. To jest 198 mln PLN mniej więcej w tych latach 8-12, 5 lat to jest tak naprawdę budżetowych. 198 mln PLN. Tu jest pewna sprawa tam... 3 mln 100 czy 6 w tamtą, nie dam głowy. Bo ta ostatnia pozycja 13,6 mln — ona jest połączona. Znaczy to, że zostały wydzielone nakłady na infrastrukturę, ale z zadań tych drogowych. Czyli w tej ul. Krakowskiej nie było oddzielnego kosztorysu na to i na to. Więc my tam w pewnym przybliżeniu to liczyliśmy. Ale ta skala jest pewna. Nie ulega wątpliwości. Może się różnić tam 3 mln w tę, czy 5 w tamtą. I proszę Państwa, tutaj ostatnie zestawienie. Żebyśmy czuli, pan prezydent tu nam taki wzór dał. I ja próbowałem, ale to tak na szybko to wszystko. Proszę Państwa, 201 km toru pojedynczego mamy w tej chwili formalnie. Nie liczę na zajezdniach i manewrowych torów, ale tych takich szlakowych — 201. I przypomnę tamte liczby, że 12 km z tych 201 to są te wybudowane. 12.3 — to już mówiłem. Ale zmodernizowanych mamy, w ostatnich tych 6 latach, 57.6 km. Z tego te 37, które wyświetlałem w ramach projektu ZSTS, czyli unijnego. Czyli w ramach projektu ZSTS — 37, w ramach innych działań jeszcze prawie 20 — 19,5. Czyli na 200 km, krótko mówiąc, w ostatnich 6 latach mamy 58 km zmodernizowanych. To jest skok w porównaniu z poprzednimi latami nieporównywalny. Inny przypadek — krańcówki. Mówiłem dwie, trzy nowe wybudowane, ale trzy zmodernizowaliśmy. To jest centra na Pilczycach, naprawdę piękna, funkcjonalna, wielotorowa. Nie wiem, czy nieprzeinwestowana, nieoficjalnie powiem, ale na razie się sprawdza bardzo dobrze, jak są duże imprezy, bo dzięki temu można duży zapas tam obsługi zrobić. Stadion Olimpijski — pętla zmodernizowana. I Cmentarz Grabiszyński — trafostacja przy obu stadionach. Zawsze był problem zasilania na Oporowie i na tym odcinku od ul. Hallera. Było za mało prądu. Stacje prostownikowe — 5 nowych, bo nie tylko te 4 z ZSTS, ale przecież MPK słynną stację centralną wybudowała w środku miasta, która nareszcie rozwiązała problem centrum — ul. ul. Kazimierza Wielkiego, Szewskiej, pl. Dominikański. To był słaby punkt zawsze. Wielką stację wybudowało MPK w trudnym terenie. Szkoła, boisko, wiemy, w podziemiu itd. To było nie raz obmawiane. Czyli mamy 5 nowych stacji, 4 zmodernizowane, a wszystkich było 17. To pokazuje skalę. W tej chwili mamy 22. Przystanki tramwajowe, nowe — 26, mówiłem, 48 zmodernizowanych. I te węzły przesiadkowe. Oprócz tych 2 nowych, zmodernizowany pl. Jana Pawła, czyli to wygodne dojście z drugiej strony. Udało się autobusy sprowadzić z tramwajami. I te, które istniały, to nie są ostatnie 6 lat, ale chociaż rondo Reagana mieści się w 6 latach, ale jeszcze pl. Kromera na północy, na wschodzie rondo Reagana, tu pl. Jana Pawła. I przy Dworcu Głównym. Proszę Państwa, to tak w największym skrócie wywołany do odpowiedzi przez pana prezydenta Adamskiego. Tyle udało się przygotować. Jakby były szczegółowe pytania, to tylko myślę, że to są bardziej strategiczne tematy.

Członek Zarządu MPK Patryk Wild: [red.- W swoim wystąpieniu członek zarządu MPK posiłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Panie i Panowie Radni, Panie Prezydenci! Jestem członkiem zarządu MPK odpowiedzialnym za inwestycje i rozwój. W tej spółce pojawiłem się w połowie 2009 r. To było wtedy, kiedy zapadła decyzja, że MPK przejmie i będzie realizowało część programu ZSTS. Ja tymi zadaniami zajmowałem się jako koordynator projektu we Wrocławskich Inwestycjach. I nie będę powtarzał, bo nie chciałbym nadużywać Państwa cierpliwości, tej części inwestycji, które realizowało MPK, a które były już wcześniej omówione. Natomiast my oczywiście jako spółka MPK również z własnej inicjatywy realizujemy, staramy się realizować programy rozwojowe, oczywiście w uzgodnieniu z naszym właścicielem dotyczące poprawy jakości

usług, które spółka świadczy. I takim programem, który również ma charakter inwestycyjny, oczywiście nie tak szeroko zakrojony, jak ZSTS [red. — Zintegrowany System Transportu Szynowego] etap pierwszy jest projekt, który realizujemy przy współfinansowaniu środków europejskich. Tu też było pytanie o utratę 5 mln PLN. Ostatni slajd będzie tego dotyczył. Natomiast to jest projekt, w którym MPK uzyskało dofinansowanie w kwocie 33 mln PLN. Łączna pula inwestycji to jest brutto prawie 48 mln PLN, netto 39 mln PLN. Poziom wsparcia, poziom dofinansowania to 85%, bardzo wysoki poziom dofinansowania. I na realizację tego projektu składa się grupa zadań, z których część była realizowana bez względu na to, czy uzyskamy pieniądze z dotacji czy nie. I to były zakupy tramwajowe i np. zakupy kasowników. Natomiast druga grupa zadań związanych z infrastrukturą IT i z systemami, znaczy z infrastrukturą i systemami informatycznymi, była uwarunkowana otrzymaniem tej dotacji. I największym elementem z tej grupy zadań dotyczącej projektu finansowanego z RPO, był zakup 8 tramwajów z częścią niskopodłogową. To było zadanie, które spółka rozpoczęła, jeszcze zanim się pojawiłem jako członek zarządu MPK na początku 2009 r. I nie było to zadanie, które było planowane początkowo do finansowania z pieniędzy europejskich. Dlatego w ramach tego projektu były również tramwaje wysokopodłogowe, takie „zestarzałe moralnie”, można powiedzieć, które uniemożliwiają korzystanie albo utrudniają korzystanie osobom niepełnosprawnym, osobom starszym, osobom z wózkami. I przetarg, który MPK ogłosiło, dotyczył 12 pojazdów, w tym 4 właśnie wysokopodłogowych. Natomiast później zapadła decyzja ze względu właśnie na to, że tych tramwajów wysokopodłogowych nie można było finansować z pieniędzy europejskich. Pojawiła się wątpliwość, czy w ogóle jest sens kupowania tramwajów. Tramwaje, przypomnę, kupuje się na 25-30 lat, żeby jeszcze w okolicach 2040, czy 2050 roku był we Wrocławiu w użyciu tabor, który jest już taki utrudniający korzystanie osobom niepełnosprawnym. W międzyczasie znowelizowana została Ustawa z dn. 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, tzw. mała nowelizacja, która wprowadziła dopuszczalność zmian umowy, o ile te zmiany nie spowodowałyby innego rozstrzygnięcia przetargu. To była akurat taka sytuacja. My jako MPK z tego skorzystaliśmy, zmniejszyliśmy zamówienie do 8 tramwajów tylko takich, które można było sfinansować z pieniędzy europejskich. I postanowiliśmy, że będziemy się starać o refinansowanie. To zaznaczam, dlatego że pojawiły się informacje, że MPK straciło jakąś dotację. MPK kupiło te tramwaje w ogóle nie licząc na dotację. Wszystko, co do tej pory otrzymamy, jest powiększeniem, znaczy jest naszym zyskiem. I trudno tu mówić o stracie. Tak samo było z modernizacją systemu kontroli biletowej. Kupiliśmy 260 kasowników, które umożliwiły wprowadzenie biletów czasowych, jeżeli chodzi o taryfę. Będzie to na pewno później prezentowane, naprawdę są jednym z takich elementów, które się we Wrocławiu udały. Stanowią istotną, kilkunastoprocentową grupę sprzedawanych biletów jednorazowych. Drugą grupą zadań, tak jak powiedziałem, były zadania uwarunkowane tym, czy dostaniemy dofinansowanie czy nie. Czyli zadania, których byśmy nie realizowali, gdyby nie środki europejskie. I m.in. takim zadaniem był zakup automatów biletowych, automatów do kontroli biletów dla naszych kontrolerów. Takimi zadaniami był monitoring, system informacji pasażerskiej, system zarządzania flotą pojazdów. Te automaty biletowe to jest jedno z zadań, które już wykonaliśmy. Zostali w nie wyposażeni kontrolerzy w połowie zeszłego roku. Na jednej z następnych prezentacji zobaczycie Państwo, jakie to efekty dało, jeżeli chodzi o jakość kontroli. Kolejnym elementem, który szczęśliwie mamy już w tej chwili za sobą, które w tym momencie zrealizowaliśmy, to jest system monitoringu wizyjnego i informacji pasażerskiej. Łącznie ponad 2000 kamer jest zainstalowanych w pojazdach MPK. W tym we wszystkich autobusach marki Volvo, we wszystkich nowoczesnych tramwajach kupowanych w ostatnim okresie, o ile monitoring nie był ich wyposażeniem. I w części tramwajów, które uznaliśmy, że jeszcze będą nam przez pewien czas służyły. Zainstalowaliśmy też prawie 500 monitorów LCD, które będą służyć do dynamicznej informacji pasażerskiej oraz zainstalowaliśmy też system w części pojazdów autobusowych i w części pojazdów tramwajowych, system liczenia pasażerów, który pozwoli nam, po pierwsze, dobierać tabor odpowiednio do potrzeb, ale po jakimś mniej

więcej rocznym okresie funkcjonowania i zmiany taboru pod względem obsługiwanych przez ten tabor linii, da nam też taką macierz ruchu. Będziemy wiedzieli, ile, które linie są najbardziej oblegane, jak wygląda zmiana liczby pasażerów. To są rzeczy, za które normalnie dzisiaj się płaci, a my to będziemy mieli dzięki temu projektowi, można powiedzieć, na bieżąco bez płacenia za specjalne badania. Kupujemy też i w przyszłym tygodniu podpiszemy umowę po 5 przetargach, w których była bardzo zażarta walka — oferenci nawzajem sobie unieważniali umowy, ale w ostatnim miesiącu KIO [red. —Krajowa Izba Odwoławcza] w końcu przyznało nam rację i rozstrzygnęliśmy przetarg. Zakup, to jest dźwig pogotowania technicznego, który pozwoli nam bardzo szybko interweniować. Na dzień dzisiejszy nasze pogotowie dźwigowe, składa się z 4 jednostek. Czasami musimy wysyłać dwie, żeby podnieść jakiś tramwaj. Tu będzie drogi, specjalistyczny sprzęt, ale dzięki temu niezawodność naszego systemu i szybkość naszych interwencji na pewno ulegnie poprawie. Kolejnym zadaniem jest internetowy system obsługi pasażerów. To jest to, o czym pani radna, cytując mnie, wspominała. Dokładnie była to wypowiedź z kwietnia 2011 r., bo wtedy właśnie otrzymaliśmy pieniądze i mogłem powiedzieć, że ten system będziemy budowali. I w najbliższym czasie system ten zostanie również udostępniony pasażerom. Oczywiście jego budowa troszeczkę trwała. Dokładnie od kwietnia 2011 r. Ten system będzie niedługo dostępny również dla pasażerów. [głosy z sali] I wreszcie zakup systemu zarządzania flotą pojazdów i zapleczem technicznym. To jest rozwiązanie informatyczne dosyć drogie, ale pozwoli nam optymalnie programować gospodarkę magazynową, ale przede wszystkim bardzo szybko reagować na wszelkie zdarzenia, które będą się działy w mieście. Nasza centrala ruchu będzie w czasie rzeczywistym widziała wszystkie pojazdy. Będzie w stanie szybko wyznaczyć objazd i widząc, jaka jest sytuacja, rozesłać np. informację na umieszczone w pojazdach wyświetlacze. O tym, że np. jest jakiś objazd albo że w jakiejś części miasta nie ma prądu i nie jeżdżą tramwaje. Naszym zdaniem to pozwoli nam być bardziej niezawodną firmą, mieć istotną poprawę w naszym bieżącym funkcjonowaniu i reagowaniu przede wszystkim na sytuacje kryzysowe. I wreszcie sprawa ostatnia, czyli kwestia 5 mln PLN. Otóż zamówienie na tramwaje, tak jak Państwu powiedziałem, zostało zrealizowane dużo przedtem, zanim staraliśmy się o wniosek unijny. Złożyliśmy po podpisaniu wniosku w kwietniu 2011 r., to już było prawie rok po dostaniu tramwajów, faktury. Te faktury zostały nam refundowane. Dotacja została sprawdzona przez urzędników Marszałka Województwa Dolnośląskiego. Urzędnicy marszałka stwierdzili, że „podczas czynności kontrolnych dotyczących tego właśnie zamówienia przetargu nie wykryto uchybień, co do których zaistniało uzasadnione podejrzenie wykrycia nieprawidłowości, jakichkolwiek nieprawidłowości”. Rozliczono nam tę dotację. Została wydana, rozliczona. Po czym Urząd Marszałkowski był kontrolowany przez Urząd Kontroli Skarbowej. I Urząd Kontroli Skarbowej kontrolując zamówienie MPK, ale tak naprawdę kontrolując Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego stwierdził, że ich zdaniem my naruszyliśmy ustawę o zamówieniach publicznych. To jest interpretacja UKS-u. Ja na podstawie opinii prawnych wynikających z orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości mam inne interpretacje. Urząd Marszałkowski również uznał, że my mamy rację i odwołał się od decyzji UKS, wysyłając do nas stosowne pismo, że jest taka sytuacja, że nie zgadzają się z UKS i będą się odwoływać. Od tego czasu w rzeczonyj sprawie nie mam żadnej innej korespondencji. Nie mamy żadnej innej korespondencji od pana marszałka, ale faktem jest, że Marszałek Województwa Dolnośląskiego kilkakrotnie w publicznych wypowiedziach dla mediów twierdził, że będziemy oddawali te pieniądze, po czym stwierdził, że jednak nie będziemy oddawali. Ponieważ była to sytuacja dla nas niepokojąca, wystąpiłem do Marszałka Województwa Dolnośląskiego z zapytaniem w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej, z żądaniem zaprezentowania, kiedy została podjęta decyzja o zwrocie pieniędzy, jakie są opinie prawne wewnętrzne Urzędu Marszałkowskiego w tej sprawie, jak wyglądała korespondencja z UKS-em. To są wszystko rzeczy, ze względu na to, że Urząd Marszałkowski to jest po prostu zwykły urząd, które zainteresowanemu petentowi muszą udzielić. Z tym zapytaniem wystąpiliśmy jako spółka MPK 11 lutego. W terminie ustawowym nie dostaliśmy odpowiedzi. Nieco po tym terminie dostaliśmy

odpowieź z Urzędu Marszałkowskiego, że... Odpowiedź na zapytanie zostanie nam udzielona w dniu 15.03.2013 r. I w międzyczasie marszałek i zarząd, według przynajmniej również informacji medialnych, wycofali się z konieczności zwrotu i stwierdzili, że będą dalej stali po stronie beneficjenta, czyli MPK. Ale to również jest tylko i wyłącznie informacja medialna. Jediną informację, jaką mam, to pismo, że 15 marca MPK otrzyma informację, o którą wnoszą w tej sprawie. Dlatego nic więcej na owo zapytanie dotyczące rzekomej konieczności zwrotu nie mogę powiedzieć. Poza tym, co się pojawiło w mediach i poza tą informacją, tą wymianą korespondencji, którą Państwu zacytowałem. Taki jest stan wiedzy na dzień dzisiejszy.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Pan Krzysztof Bramorski miał już okazję zabierać głos, w związku z tym nie udzielam mu głosu. Proszę panią Mirosławę Stachowiak-Różecką. [głosy z sali] Oczywiście, może zgłosić tyle zapytań i interpelacji, ile chce. Proszę przestudiować statut [red. — Statut Wrocławia], Panie Mecenasie, i będzie Pan dokładnie wiedział, ile. Może Pani chwilę poczekać, ponieważ pan radny Bramorski oczekuje specjalnych praw. W szczególności takich, które polegają na tym, iż ja będę wykonywał jego polecenia. Proszę bardzo, Pani Przewodnicząca. Pan chwileczkę poczeka.

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Panie Przewodniczący, oczywiście za chwilę to wszystko, co powiem, napiszę. Ale jestem bardzo oburzona i rozczarowana trybem pracy Rady Miejskiej w tej kadencji. Chciałam Państwa poinformować, że uważam, że nie zostałam o tej sesji Rady Miejskiej skutecznie powiadomiona. Zresztą, nie jest to pierwszy przypadek, kiedy o jakichś wyjątkowych sprawach, nie jesteśmy skutecznie poinformowani. To znaczy domyślam się, że rzecz jest w tym, że prawdopodobnie z kolegami próbowaliśmy dojść na podstawie jakich dokumentów, można korzystać z takiego trybu powiadamiania nas o takich wyjątkowych wydarzeniach, jak poczta Lotus. I tak nam się wydaje, że chyba odbierając laptopy, podpisywaliśmy dokument, w którym zgodzaliśmy się na to, że za pomocą tej poczty, będziemy odbierać informacje. Jednak wydaje mi się, że tak znaczne spotkanie i ważne, w takim trybie naprawdę wymaga trochę większego wysiłku od Pana Przewodniczącego i Biura Rady Miejskiej. I wydaje mi się, że wszyscy mają interes w tym, żebyśmy zostali o takim spotkaniu rzeczywiście skutecznie poinformowani. Przez wiele lat tradycją tej sali było, że o takich sprawach byliśmy powiadamiani telefonicznie. To jest po pierwsze. Po drugie — rzeczywiście są inne skrzynki i maile, o których rzeczywiście pracownicy Biura Rady Miejskiej są poinformowani, bo inne informacje, np. na temat prac komisji, w których uczestniczę, docierają do mnie skutecznie. A więc podsumowanie i konkluzja jest taka, że jeżeli znajdzie Pan uzasadnienie, choć ja mam wrażenie, że mnie jednak w pierwszej kolejności obejmuje statut i obowiązuje w tej sprawie i w statucie nie ma mowy o trybie powiadamiania nas o takich spotkaniach za pomocą poczty Lotus, więc uznaję, że powiadomiona skutecznie nie zostałam. Ale jeśli Pan Przewodniczący powoła się na te zapisy, które przywołałam i które się domyślam, czyli te pisma przy okazji słynnych laptopów, jakie podpisywaliśmy, to informuję, że przy najbliższej okazji oczywiście się tego laptopa pozbywam. I uprzejmie dziękuję, nie będę z tego narzędzia korzystać. Natomiast nie można mnie chyba zmusić, żebym sobie Lotusa w swoim prywatnym laptopie zainstalowała. To jest pierwsza rzecz. A druga, co mnie także oburza i też powiem to wyraźnie, że ten wieczór i te kilka cennych godzin zamierzałam spędzić zupełnie gdzie indziej, bo przypominam także Panu Przewodniczącemu, że dzisiaj jest święto państwowe. I miałam inne plany na popołudnie, dużo dla mnie ważniejsze i musiałam z nich zrezygnować. Powtarzam — święto państwowe. Zgadza się, nie jest to dzień wolny od pracy, jednakże uważam, że ranga święta państwowego obowiązuje. I spotkania takie, które w tej chwili się tu odbywają, są w takim dniu nie na miejscu. O godz. 18 rozpoczyna się msza, która miała być modlitwą poświęconą Żołnierzom Wyklętym. Jest mi bardzo przykro, że to nie zostało uwzględnione i że z tak ważnych uroczystości musiałam w tym dniu zrezygnować. A o komunikacji miejskiej mam nadzieję, że będę miała jeszcze okazję powiedzieć. Na piśmie Pana poinformuję o tym. Poproszę

o informację, na podstawie jakich przepisów, zapisów i jakich dokumentów może nas Pan powiadamiać o takich wydarzeniach za pomocą poczty Lotus. I informuję, że nie ma, moim zdaniem, żadnego zapisu, który mnie zmusi do tego, żeby korzystać z tego „cudnego” sprzętu.

Radny Krzysztof Bramorski: Szanowny Panie Przewodniczący, Panowie Prezydenci, Wysoka Rado! Przed chwilą powiedziałem, Panie Przewodniczący, czego będzie dotyczyła moja wypowiedź. I bardzo bym prosił Pana Przewodniczącego o zachowanie odrobiny powściągliwości, i niekomentowanie tego, że domagam się jakichkolwiek szczególnych praw dla siebie. Domagam się wyłącznie poszanowania statutu, który Pan Przewodniczący przy moim poprzednim wniosku był uprzejmy złamać. § 25 Statutu Wrocławia mówi — „Radny ma prawo zgłaszać w trakcie sesji wnioski formalne. Wnioskiem formalnym jest wniosek o: 1) sprawdzenie kworum”, Panie Przewodniczący. Punkt 3 tego samego paragrafu – „W sprawie formalnej głosu udziela się poza listą mówców”. Rozumiem, że Pan może się pomylić i nie zna Pan statutu na pamięć, ale w takich sytuacjach prosiłbym o niesączenie jadu, i nie zachowywanie się w taki sposób, że Pan mnie upomina, przypomina, sarkazmem od mecenasów. Tutaj proszę, żeby się Pan do mnie zwracał ewentualnie Panie Radny, tak jak kiedyś zwróciła na to uwagę pani radna Wanda Ziembicka-Has. Natomiast chcę w tej chwili zwrócić uwagę na to, że Pan się pomylił. Bardzo proszę nie twierdzić publicznie i do protokołu, że domagam się jakichkolwiek praw szczególnych dla siebie.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Szanowny Panie Radny, będzie Pan mógł sprawdzić to w protokole, a także na nagraniu, że Pana zwrócenie się do mnie miało charakter polecenia, a nie wniosku. Wniosek formułuje się w sposób szczególny, informując, że składam wniosek w takiej i takiej sprawie. I wtedy taki wniosek zostanie uwzględniony. Natomiast zwrócenie się do mnie i polecenie mi sprawdzania kworum na sali mnie dotyczyć nie może, bo nie po to jestem tutaj, by Pańskie polecenia spełniać.

3A. Przyjęcie Apelu skierowanego do Minister Rozwoju Regionalnego Elżbiety Bieńkowskiej o zwiększenie środków z budżetu Unii Europejskiej przeznaczonych dla województwa dolnośląskiego na lata 2014 – 2020 – druk nr 983/13

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Przeczytam Państwu treść tego dokumentu.

„Szanowna Pani Minister! Jako Radni Rady Miejskiej Wrocławia, reprezentujący interesy dużej grupy mieszkańców Dolnego Śląska, zwracamy się do Pani Minister z apelem o ponowne rozważenie wysokości zaplanowanego wsparcia dla naszego województwa z funduszy europejskich w latach 2014-2020. Żyjąc, mieszkając i pracując w rozwijającym się mieście, widzimy także potrzeby mieszkańców regionu. Wiemy, jak wiele udało się zmienić dzięki poprzednim transzom funduszy. Apelujemy o nieodbieranie nam szansy na kontynuowanie rozwojowych projektów. Wrocław jest największym miastem województwa dolnośląskiego, centrum aglomeracji, magnesem przyciągających zarówno młodych ludzi, szukających wykształcenia, jak i miejscem pracy dla wielu mieszkańców okolicznych miejscowości. Nasz region jest jednocześnie obszarem bardzo dynamicznego wzrostu gospodarczego, ale też wciąż ogromnej biedy i wysokiego bezrobocia. Rozwój gospodarczy Dolnego Śląska w ostatnich latach był w dużej mierze oparty na funduszach europejskich. Rozbudowywana infrastruktura i wspierana na terenie naszego [red.- zapis niezrozumiały] przedsiębiorczość nie zdołały jednak jeszcze wydzwignąć całego naszego regionu z wieloletniego i głębokiego zapóźnienia cywilizacyjnego, choć jesteśmy bardzo pozytywnym przykładem działania funduszy europejskich. Dziękując za dotychczasowe inicjatywy i aktywność rządu polskiego,

w tym Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, chcemy prosić Panią Minister o ponowne przyjrzenie się kwestii rozdziału europejskich pieniędzy pomiędzy poszczególne województwa. Sądzymy, że Dolny Śląsk powinien być wsparty znaczniejszymi kwotami europejskiej dotacji. Łączymy ukłony i wyrazy szacunku”.

Opinie klubów:

- **Klub Radnych Rafała Dutkiewicza – przewodniczący Jarosław Krauze:** Klub Rafała Dutkiewicza jest wnioskodawcą tego apelu, a więc jest rzeczą naturalną, że jest opinia pozytywna.
- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej – przewodniczący Renata Granowska:** [red.- W swoim wystąpieniu Przewodnicząca PO posiłkowała się prezentacją multimedialną.] To zdjęcie jest z „Gazety Wyborczej”, akurat z godz. 16.59. Tu jest marszałek Jurkowlaniec. Myślę, że mina i gestykulacja godna tematu. Szanowni Państwo, artykuł jest z godz. 16.59, autor — Wojtek Szymański. Marszałek ogłasza sukces. Ja dalej Państwu pokażę niewidoczne, ale myślę, że Internet, „Gazeta Wyborcza”... Dzisiaj już po spotkaniu z Minister rozwoju regionalnego, panią Bieńkowską, pan marszałek na Dolny Śląsk przywiezie prawie 400 mln więcej, a jest to pierwsza rozmowa. Tak że, apel czy jest zasadny, czy nie jest zasadny... Ten apel jeszcze nie poskutkował. Tutaj pan wiceprezydent sobie akurat myślę, że rozmowy pana marszałka doprowadziły do tego. Siłą marszałka Jurkowlanica Dolny Śląsk, w tym Wrocław dostanie prawie 400 mln więcej. Tak więc z całą przyjemnością przyjmujemy ten apel. Może uda się panu marszałkowi jeszcze więcej tych pieniędzy zdobyć na Dolny Śląsk. Nie jest to mała kwota, to jest 25% więcej. Tak więc ponad 2 mld Dolny Śląsk dostanie. 2 6 000 000 EUR dostanie Dolny Śląsk z nowej unijnej perspektywy finansowej w latach 2014-2020. To o 370 mln EUR więcej niż zakładała pierwotna propozycja Minister Rozwoju Regionalnego przedstawiona kilkanaście dni temu. Informację o zwiększeniu puli dla Dolnego Śląska ogłosili wspólnie we Wrocławiu Marszałek Województwa Dolnośląskiego Rafał Jurkowlaniec oraz lider dolnośląskiej Platformy, poseł Grzegorz Schetyna. Dziś przed południem w Warszawie obaj uczestnicy w drugiej rundzie negocjacji w Resorcie Rozwoju Regionalnego. Tak więc, szanowni Państwo, nie trzeba apeli. Nie trzeba apeli, choć i ten pewnie z pokorą przyjmujemy, tych pieniędzy będzie więcej. No i cóż? Myny niektórych radnych – bezcenne, naprawdę. Będziemy głosować „za”.
- **Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości – przewodniczący Piotr Babiarczyk:** Panie Przewodniczący, Wysoka Rado! Projekt apelu zaproponowany przez klub prezydencki wpisuje się w inicjatywę moich koleżanek i kolegów, radnych Sejmiku Województwa Dolnośląskiego. W związku z tym oczywiście przyjmujemy z zadowoleniem ten apel. Myślę, że te 400 mln EUR, które Pani Przewodnicząca z radością zakomunikowała, które podobno pan marszałek wywalczył, to tak naprawdę powinien być początek drogi, bo szanowni Państwo, podam kilka liczb. Województwo małopolskie potencjałem porównywalne z naszym województwem w porównaniu do poprzedniego rozdania środków unijnych, otrzymało nie 400 mln EUR więcej, tylko 800 mln EUR więcej i nie po wielkich negocjacjach, przeciąganiu liny, tylko, szanowni Państwo, w normalnej procedurze. Być może to jest tak, że trzeba było ogłosić wielki sukces, pan marszałek uzyskał. Ale, jeżeli gospodarz pilnuje interesu województwa, to wie, kiedy rozmawiać i podejmować odpowiednie decyzje. To wtedy takich apeli nie musielibyśmy uchwalać. Powtarzam — te 400 mln EUR, o których media doniosły, to jest początek drogi. Uważam, że to i tak jest za mało w stosunku do naszego potencjału, potencjału województwa dolnośląskiego. Dlatego radni Prawa i Sprawiedliwości oczywiście popierają wniosek. To jest cenna inicjatywa, bo każda inicjatywa, która powoduje, że województwo dolnośląskie otrzyma więcej pieniędzy unijnych, to jest dobra

inicjatywa. A przypomnę, szanowni Państwo, tak dla porównania, te 800 mln EUR, które ewentualnie województwo dolnośląskie mogłoby otrzymać, to jest 30 mostów przez Odrę, pewno gdzieś ok. 15-20 szpitali, tak że jest o co walczyć. Zachęcamy wszystkich włodarzy, decydentów, aby o te pieniądze walczyć, bo myślę, że warto. Popieramy wniosek.

Opinie komisji:

- **Komisja Statutowa – przewodniczący Łukasz Wyszkowski:** Komisja zaproponowała, aby w treści apelu umieścić podstawę prawną. Po prostu zapomniano, aby pod nazwą apel, numer itd. w sposób zwyczajowy umieścić podstawę prawną. Wobec tego Komisja Statutowa zaproponowała, aby podstawa prawna miała następujące brzmienie, i teraz cytuję — „na podstawie § 36 ust. 1 pkt 3 i ust. 4 Statutu Wrocławia, Rada Miejska przyjmuje”.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Przyjmuję to jako autopoprawkę.

Dyskusja:

Radny Jarosław Krauze: W imieniu wnioskodawców jeszcze raz potwierdzam, że przyjmujemy oczywiście tę autopoprawkę. Natomiast do wszystkich Radnych, a szczególnie do Radnych Platformy Obywatelskiej, a szczególnie do referującej w imieniu Platformy Obywatelskiej — chciałbym bardzo wyraźnie powiedzieć i podkreślić, że klub nasz złożył ten dokument w sprawie, nie przeciwko, ale w sprawie. I cieszę się bardzo, że Pani Przewodnicząca w imieniu klubu potwierdziła, że będzie głosowała za, chociaż mówiła, że jest niepotrzebny i że to jest pierwsza jakby tura rozmów pana Grzegorza Schetyny i pana Jurkowińca. Dobrze, wzmocnijmy jeszcze ich starania o to, żeby tych środków było jeszcze więcej. Myślę, że ten apel nie przeszkodzi, a pomoże.

Radny Łukasz Wyszkowski: Panie Przewodniczący, Panowie Wiceprezydenci, Koleżanki i Koledzy! Pan Wiceprezydent pozwolił sobie zażartować, dlatego że ma, tak samo jak my, dobre humory ze względu na tę bardzo dobrą informację. Ale mi się wydaje, że te dodatkowe pieniądze, które uzyskaliśmy, to normalny proces w ramach dyskusji. A mamy do czynienia z inną sytuacją. To świadczy też o tym, że to, co liderzy Państwa ugrupowania politycznego mówili w ciągu ostatnich dni — o tym, że Dolny Śląsk jest pokrzywdzony ze względu na osobę pana Schetyny czy Marszałka Województwa Dolnośląskiego Jurkowińca. To po prostu bzdura. I teraz ja oczekiwałbym od Państwa jako od osób, szkoda, że pan wiceprezydent, wiceprezes, Patryk Wild, a również sprawujący funkcję radnego województwa wyszedł, bo ja mam nadzieję, że też w odpowiednim miejscu, czyli w sali sejmiku odkręci swoje słowa. I teraz podziękuje Panu Marszałkowi Jurkowińcowi, że jest tak silnym i skutecznym politykiem, który potrafi w przeciągu jednej rozmowy zmienić dosyć niekorzystne zapisy na zapisy bardziej niż korzystne. Tak że, szanowni Państwo, zalecałbym większą powściągliwość przy okazji innych tego typu zdarzeń, większą wiarę w zarząd województwa, bo jak mieliśmy okazję się przekonać, jest naprawdę sprawny. Dziękuję również w swoim imieniu za taki apel. To jest dobra inicjatywa i każda inicjatywa, która zmierza do tego, żeby we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku było więcej pieniędzy, może liczyć na poparcie Klubu Radnych Platformy Obywatelskiej.

Radna Renata Granowska: Chciałam Przewodniczącemu Krauze powiedzieć, po pierwsze, żeby słuchał uważniej. Nie powiedziałam, że apel nie jest potrzebny, tylko że apel został w jakiejś części skonsumowany przez informację, jaką przedstawiłam na slajdzie z „Gazety Wyborczej”. I proszę o uważniejsze słuchanie.

Radny Bohdan Aniszczuk: Panie Przewodniczący, Panowie Prezydenci, Szanowni Państwo! Z ogromnym niepokojem słucham tego tryumfującego głosu o jednej rozmowie, która zmienia sposób rozdziału pieniędzy publicznych. Naprawdę z dużym zainteresowaniem słuchałem pani minister Bieńkowskiej, która tłumaczyła, że środki, które zostały przydzielone poszczególnym województwom, były bardzo precyzyjnie adresowane. Było ileś tam parametrów, które określiły, że tak właśnie trzeba te pieniądze podzielić. Jeśli dzisiaj słyszę, że jedna rozmowa potrafi zmienić to o 400 mln EUR, to przepraszam, to cały mój szacunek do tego rachunku upadł. Przepraszam, upadł. [brawa]

Radny Łukasz Wyszowski: *Ad vocem* Mam nadzieję, że drogi Pan Radny Aniszczuk z takim samym niepokojem czytał, czy słuchał informacji, czy wywiadu, którego udzielali jego koledzy — pan senator Obremski czy pan Wild, którzy po jednym spotkaniu gdzieś w lesie w Białowieży też wysnuwali daleko idące wnioski.

Radny Piotr Babiarczy: Powiem trochę humorystycznie — najprawdopodobniej pan marszałek Jurkowlaniec wziął się w końcu do roboty. Przestraszył się groźby moich kolegów radnych sejmiku województwa, którzy stwierdzili, iż jeżeli nie uzyska 440, 450 mln EUR, zostanie złożony wniosek o odwołanie jego. Widocznie groźba poskutkowała.

Radny Leszek Cybulski: Najpierw w krótkiej odpowiedzi do wcześniejszego wystąpienia kolegi radnego Babiarczy. Kolego Piotrze — to nie jest żadna tajemnica, że PiS-u ludzie już dawno się bali, tak że to nic nowego. [brawa] Natomiast druga kwestia — uważam, że apel jest niezbędny i potrzebny, i trzeba wspierać. Natomiast przepraszam, Koleżanki i Koledzy, Panie Prezydencie, Panie Przewodniczący za określenie, że ręce mi opadają. Jeżeli debatę o pozyskanie dodatkowych środków finansowych, czy to dla regionu, czy to dla miasta, czy to dla gminy, czy dla powiatu, w przestrzeni polityczno-publicznej używa się słów — kapralizuje się, to naprawdę to jest wstyd dla samego Dolnego Śląska. I to jest wstyd dla Wrocławia, dla Europejskiej Stolicy Kultury, dla otwartego, nowoczesnego, proeuropejskiego społeczeństwa. Ręce opadają i mam nadzieję, że przynajmniej ta debata polityczna u nas na Dolnym Śląsku nie będzie dryfowała w stronę Wiejskiej, bo będzie wiejsko po prostu.

Głosowanie w sprawie projektu apelu – druk nr 983/12

Wyniki głosowania: za – 30, przeciw – 0, wstrzymało się – 0

W wyniku głosowania [apel nr XXXIX/5/13](#) Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 1 marca 2013 r. do Minister Rozwoju Regionalnego Elżbiety Bieńkowskiej w sprawie zwiększenia środków z budżetu Unii Europejskiej przeznaczonych dla województwa dolnośląskiego na lata 2014 – 2020 został przyjęty i stanowi **załącznik nr 3** do niniejszego protokołu.

Radny Jarosław Krauze: Chciałbym bardzo wszystkim Państwu serdecznie podziękować. Jednocześnie zgłaszam wniosek formalny w imieniu Klubu Radnych Rafała Dutkiewicza. Proszę o godzinną przerwę.

[red.- W tym miejscu Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski ogłosił godziną przerwę.]

4. Informacja Prezydenta na temat:

- a) dystrybucji i dostępności biletów MPK,**
- b) umowy zawartej z Mennicą Polską – realizacji oraz ewentualnych aneksów,**
- c) kosztów, awaryjności i ewentualnych odszkodowań dotyczących biletomatów oraz umów z podmiotami obsługującymi**

Dyrektor Wydziału Transportu Marek Czuryło: [red.- w swoim wystąpieniu Dyrektor posiłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo Radni, Panowie Prezydenci! W imieniu prezydenta chciałbym przekazać informację dotyczącą umowy zawartej z Mennicą Polską SA na dystrybucję biletów komunikacji miejskiej. 2 grudnia 2009 r. została zawarta umowa na dystrybucję biletów komunikacji miejskiej pomiędzy Miastem a Mennicą. Umowa ta została podpisana na 48 miesięcy. W ramach tej umowy Mennica jako jedyny operator w zakresie dystrybucji biletów, zobowiązany został do zbudowania systemu kodowania biletów w formie elektronicznej; do posadowienia 100 automatów obsługowych; do wyposażenia punktów, tzw. kiosków, w automaty do sprzedaży biletów okresowych, wyposażenia punktów sprzedaży z karty elektroniczne, na których mogą być kodowane bilety; uruchomienia strony internetowej. Pierwszy etap wdrażania trwał od początku grudnia 2009 r. do 1 czerwca 2010 r. W kolejnym etapie wykonawca, czyli Mennica Polska SA uruchomiła sprzedaż biletów w komunikacji miejskiej poprzez telefonię komórkową, uruchomiła kolejnych 50 kiosków, w których można było nabyć każdy rodzaj biletu, uruchomiła kolejnych 50 terminali obsługowych, czyli to są te automaty, które stoją na ulicach oraz wyposażyla wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej w automaty mobilne. Przykład. Automat mobilny tutaj Państwo możecie obejrzeć, jak on wygląda. To jest to największe urządzenie, które tutaj jest począwszy od kasownika, który był dziurkaczem poprzez kasownik pseudoelektroniczny, poprzez prawdziwą, powiem tak kolokwialnie, maszynę, która sprzedaje bilety komunikacji miejskiej. Oczywiście została uruchomiona możliwość zakupu przez stronę internetową, przez sieć telefonii komórkowej. I tutaj niejako mamy DWIE możliwości zakupu. Jedna — zwykły telefon komórkowy, przez który można kupić bilet tradycyjny i bilet czasowy. A telefony, które posiadają opcję internetową, przy ich użyciu można kupić bilet. Formy płatności – i karta, i przelew, i telefon komórkowy. Tak ta karta wygląda. Dzisiaj chyba wszyscy już wiemy, bo każdy nawet z nas ją posiada. Nawet jak nie korzysta z komunikacji zbiorowej, to każdy urzędnik Urzędu Miejskiego taką kartę posiada, każdy radny z Państwa też taką kartę, przynajmniej o takim wzorze posiada. Tutaj przykład urządzenia do sprzedaży biletów w pojazdach komunikacji miejskiej. Na dzisiaj jest ich zamontowanych 785. Można kupić tutaj bilet jednorazowy i bilet czasowy, do tego biletu 168-godzinowego włącznie, płacąc za ten bilet kartą, bez konieczności używania czy wprowadzania PIN-u. Automat stacjonarny samoobsługowy to te urządzenia, które stoją na ulicach. Jest ich dzisiaj 109. Tutaj można kupić każdy rodzaj biletu. Tutaj można aktywować każdy kupiony bilet w formie czy poprzez sieć internetową. Na koniec grudnia liczba kiosków Mennicy, czyli miejsc, gdzie można kupić bilet dowolny, myślę o bilecie okresowym czy o bilecie jednorazowym – jest tych punktów 243. Bilet można nabyć w biurze obsługi klienta, poprzez Internet, poprzez telefony komórkowe — to, co już wcześniej powiedziałem. Można w około 600 kioskach kupić bilet papierowy tradycyjny. Proszę Państwa, to, o czym Pani Radna wspomniała – wandalizm. Niestety był taki koszmarny okres w roku 2012 pomiędzy sierpniem a październikiem – to były miesiące, gdzie z nie wiadomo z jakich powodów nagle pojawiła się makabryczna historia związana z niszczeniem automatów, z zapychaniem tych automatów. Prawdą jest, że w tym najgorszym okresie ok. 30 automatów było uszkodzonych. To było rzeczą niespotykaną. Dewastacja polegała na tym, że zapychano różnymi przedmiotami monety wlotowe, próbowano wycinać otwory – tam, gdzie wkładano monety. Demolowano nawet ekrany dotykowe, który wydawać by się mogły, są wandaloodporne. Proszę Państwa, proszę zobaczyć, to kilka zdjęć, co potrafiliśmy zrobić. Tak, mówię, my w naszym mieście. Tutaj wloty monet zapychane jakimiś workami, papierami, gazetami. Ekran. A nawet próba

wykorzystania miejsca, gdzie wkłada się kartę, żeby włożyć pieniądze. Mennica w tym czasie odnotowała następujące liczby wandalizmu: sierpień — ponad 900 przypadków, wrzesień — 880, październik — 700. Jak widzimy, w kolejnych miesiącach ta liczba była zdecydowanie mniejsza. I w dwóch pierwszych miesiącach, kiedy to zaobserwowano, oczywiście poprzez współpracę z policją, ze strażą miejską, były te zdarzenia wandalizmu zgłaszane. Niestety, w większości przypadków z powodu niewykrycia sprawcy, sprawy te były umarzane. Tutaj kilka liczb. Proszę zwrócić uwagę na to — na 100 automatów samoobsługowych na ulicach my, mówię o Mennicy, niejako 162 sztuki różnego rodzaju części zamiennych musieliśmy wymienić. Czyli drugie tyle automatów w pewnych częściach osadzić. Strata z tego tytułu albo koszt tych zdarzeń to 250 000 PLN. Ponadto Mennica podjęła działania takie, że wszystkie automaty zostały wyposażone w tzw. dziubki, które uniemożliwiały ingerowanie innym narzędziem, piłą, jakimś brzeszczotem, czymkolwiek, co nie byłoby monetą. Wyposażyła wszystkie miejsca wrzutowe w czujniki, które, jeżeli stwierdziły, że nie jest to moneta, automatycznie blokowały to urządzenie. Tak, żeby kolejni potencjalni nabywcy nie byli narażeni na jakąś stratę. Zwiększono liczbę serwisantów z 10 do 18. Zwiększono zapasy magazynowe o części zamienne. I w przypadku Warszawy, gdzie tych urządzeń jest 230, zapasy w magazynach były na poziomie 15 szt. urządzeń do czytania czy akceptatorów banknotów. U nas tych urządzeń jest aż 60. Proszę Państwa, jak w przeciągu 4 lat wyglądała historia związana ze sprzedażą biletów i z wpływami. Rok 2009 — 112 mln PLN brutto — wpływy z biletów. Rok 2010 — 121 mln PLN. Rok 2011 — 125 mln PLN. Rok 2012 — 148 mln PLN. Oczywiście tutaj dla przypomnienia podam, że w roku 2012 od 1 maja wprowadzona została nowa taryfa związana z podwyżką cen biletów. Ale też, jak popatrzymy za chwilę na kolejnych slajdach na liczby sprzedawanych biletów, to wydaje się, że z jednej strony cena, ale i liczba sprzedawanych biletów sprawia, że rok 2012 był rokiem wyjątkowym i nieprawdopodobnie dobry wynik. Proszę Państwa, minęły 2 miesiące, styczeń i luty. W styczniu wpływy z biletów komunikacji miejskiej przekroczyły 14 mln PLN, a w lutym, o dziwo, z takich pierwszych pobieżnych przymiarek, bo to dopiero wczoraj się luty skończył, biorąc pod uwagę fakt, że były pierwsze — wpływy są na poziomie 13 800 PLN. Jeżeli podliczy się te wszystkie pozostałe wpływy innych rodzajów biletów, więc wydawać by się mogło, że naprawdę pasażerowie, wrocławianie i nie tylko wrocławianie kupują bilety i kasują te bilety i korzystają z tych biletów. To też potwierdza inne działania, o których za chwilę. W liczbach, w latach 2009-2012 — 36 039 000 sztuk sprzedanych biletów. W 2011 — 40 mln. I w 2012 — 39 mln. Tu można zastanowić się, próbowaliśmy taką analizę przeprowadzić, dlaczego jest takie wahnięcie. I okazuje się, jak popatrzymy na strukturę sprzedawanych biletów tj. sztuki — okazuje się, że wprowadzenie biletu semestralnego 4 i 5-miesięcznego było rozwiązaniem, które naprawdę spodobało się mieszkańcom. To drugi wiersz. Proszę zauważyć — w roku 2011 prawie 23 000 biletów semestralnych. W roku 12 już 2 razy tyle. To, czego spodziewaliśmy się, wprowadzając wysoką cenę na bilet na okaziciela niejako się potwierdziło, ale odbiło się to pozytywnie na biletach imiennych. Bo generalnie 99% biletów w formie elektronicznej to są bilety imienne. I druga informacja bardzo, według mnie, fajna, to bilety czasowe, które się cieszą coraz większą popularnością we Wrocławiu. W pierwszym roku, kiedy to wprowadziliśmy, były to 2 mln i jeszcze troszkę. Na koniec roku ubiegłego czy w roku 2012 — 6 400 000 biletów. A tak to wygląda, jeżeli mówimy o złotówkach dla poszczególnych rodzajów biletów. Widzimy, że w tych podstawowych grupach przyrost wpływów jest zdecydowany i ogromny. Proszę Państwa, jak wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o kanały dystrybucji — automaty samoobsługowe, automaty mobilne i automaty kioskowe. Po lewej stronie te niewielkie słupki, to biuro obsługi klienta, to Internet i to telefonia komórkowa. W sposób wydawać by się mogło bardzo fajny i dla mnie, powiem szczerze, niespodziewany — o 250% wzrosła liczba sprzedawanych biletów w automatach mobilnych. To jest ten ostatni słupek. W porównaniu do roku 2011 mamy 6000 prawie do... znaczy 6 mln do 15 mln. I dużą popularnością cieszy się zakup biletów w tych 243 kioskach. Próbowaliśmy analizować, dlaczego nie automaty samoobsługowe, a nie kioski. Większa pewność, łatwiej wielu osobom poprzez bezpośredni kontakt

z osobą sprzedającą, mówiąc krótko czy kolokwialnie, dogadać się. I duża szansa albo prawie 100% szansa na to, że nie ma jakiejś historii przykryj z połknięciem monet i niewydaniem biletu. Tutaj jeszcze raz pokazane, jak kanały dystrybucji poszczególne radziły sobie z tą dystrybucją. I automaty mobilne, potem kioski Mennicy. Proszę Państwa, my ostatnią regulację wprowadziliśmy 1 maja roku ubiegłego. W tym roku nie planujemy żadnych regulacji, jeżeli chodzi o taryfę. Tak wyglądamy na tle innych miast w Polsce. Nie wiem, jak tu widać tę Warszawę, ale tam od 2014 r. ponad 5 PLN ma kosztować bilet jednorazowy. Wrocław i Gdańsk w przypadku biletów dla linii normalnych – 3 PLN. Gdańsk już nas wyprzedza, jeżeli chodzi o linie pospieszne. Kontrola biletów. Proszę Państwa, od 1 lipca 2009 r. kontrole biletów prowadzi nasza spółka MPK. Liczba osób skontrolowanych w 2011 to ponad 400 000. W roku 2012 – dwukrotnie więcej przy mniej więcej tej samej liczbie osób dokonujących kontroli. Tutaj widać, że praca i skuteczność ich sprawia, że te słupki, które mówią o wielkości wpływów nam rosną, wpływy do budżetu są coraz większe. Jak to wygląda, jeżeli chodzi o liczbę gapowiczów? Rok 2011 – 71 000 i jeszcze 700, a rok 2012 – 61 000. Jakie elementy mają na to wpływ? Pierwsze to oczywiście kontrola. Druga rzecz, która wydawało się, że się nie uda, ale się udało to jest sąd elektroniczny. Szybkość załatwiania spraw skierowanych do sądu. Sprawa zamyka się mniej więcej w 2 tygodniach i jest wyrok sądu, i nie ma zbędnej dyskusji. Dlatego MPK jako kontrolujący ma ogromną łatwość dotyczącą przekazywania dokumentów. Kiedyś trzeba było to kserować i tony papieru. Dzisiaj w formie elektronicznej te dokumenty są przesyłane. Stąd też i taki wynik. Spraw sądowych w 2011 – 17 000, w 2012 – 29 000. I z tych liczb, z tych wyroków sądowych duża część płaci od razu. Ale też jest grupa, do której musi zapukać komornik i takich zapukań było 8 000 w 2011 r. 15 000 w 2012 r. A to są pieniądze, które w kolejnych latach podarowali nam ci wszyscy, którzy nie chcieli kupić biletu za 3 PLN czy za 1,5 PLN. Woleli zapłacić w roku 2010 – 120 PLN, a w 2012 – 150 PLN, bo tyle wynosi opłata dodatkowa za jazdę bez biletu. I to tyle z informacji najważniejszych o przekazanie których byłem proszony.

- **Klub Platformy Obywatelskiej - randa Radna Iwona Dyszkiewicz:**
[red. – w swoim wystąpieniu radna posiłkowała się prezentacją multimedialną.] Szanowni Państwo, Szanowny Panie Przewodniczący, Panowie Prezydenci! Bardzo proszę o tablicę. Dziękuję serdecznie, Panie Dyrektorze, aczkolwiek tym bardziej przykro mi będzie, ale będę musiała polemizować z Panem Dyrektorem. Szanowni Państwo, chciałam zwrócić Państwa uwagę dokładnie na fakt dystrybucji biletów w naszym mieście. Uważam, że nie do końca jest tak kolorowo, jak Pan Dyrektor wskazuje. Rozmawiałam, przyjrzałam się umowie z Mennicą, o tym za chwilę. Rozmawiałam z mieszkańcami. Mam też dzieci, które są dorosłe, również poruszają się komunikacją miejską. I ta liczba, którą Pan Dyrektor wskazywał – 6071. Na pewno ten 1 to jest ukarany mój syn. Ale nie dlatego że nie chciał w 2012 r. kupić biletu, ale dlatego, że po prostu nie był w stanie go zakupić, ponieważ automat wciągnął mu rzeczywiście 7 PLN dokładnie. Próbował, próbował, w końcu mu zabrakło pieniędzy. Wsiadł do autobusu, ponieważ spieszył się do pracy, a zależało mu, bo to była nowa praca. Więc to ten jeden ukarany, właśnie m.in. o tym chciałam dzisiaj. Proszę Państwa, w gazetach, w mediach również internetowych ukazały się informacje, m.in. taka – „Bilety MPK tylko od Mennicy w 2011 r., to rewolucja w sposobie...” — jak Państwo widziecie na ekranie, nie będę tego czytać, Państwo widziecie to — „w sposobie dystrybucji biletów”. Rewolucja polegała na tym, że rzeczywiście umieszczono automaty biletowe w iluś tam set pojazdach, 820 akurat w tym czasie zamontowano, w 100 najbardziej uczęszczanych punktach miejsca. Nie wiem, jakie to są najbardziej uczęszczane, ale wydaje mi się, że trudno jest tutaj określić. Każda dzielnica jest ważna dla Wrocławia. Sądzę, że trudno jest tutaj wybiórczo traktować te miejsca. Chyba że mówimy, nie wiem, jakim kluczem się posługujemy – turystycznym dla turystów, nie wiem. Być może Rynek, może ścisłe centrum oraz stacjonarne, tradycyjne punkty sprzedaży, które miały być zlokalizowane w sklepach, w salonikach

prasowych, w 160 lokalizacjach. Dodam tylko, że przy zakupie biletów tradycyjnych, mieliśmy ok. 1500 kiosków do dyspozycji. Tu mamy 160 lokalizacji. Z kolei następna informacja to Telewizja Polska. 6 czerwca 2011 r. podaje informację, również podobną, że we Wrocławiu jest 1000. kiosków. Sprawdziłam – ok. 1500 było w tym czasie. Podpisano właśnie umowę z Mennicą Polską. „Nie ma potrzeby, żeby była taka duża ilość punktów w sprzedaży, gdyż każdy z pasażerów może sobie kupić bilet, wsiadając do autobusu” — tak wypowiadał się pan Michał Zalewski, z Mennicy Polskiej. Potrzeba była, ponieważ w autobusach można płacić wyłącznie kartami płatniczymi, potrzeba nadal jest. Można się posługiwać wyłącznie Urbancard, jeśli chodzi o automaty do sprzedaży. I niewiele automatów, gdzie można wrzucić bilon. Nie ma w tym kraju obowiązku, nie każdy posiada kartę płatniczą i nie każdy ma obowiązek posiadać Urbancard. W związku z powyższym, nie jest to tłumaczenie korzystne dla nas. I wydaje mi się, że dość śmieszne. Jest oczywiście jeszcze wskazanie, że można z biletomatu, ale tutaj i dziennikarze zauważyli, że oczywiście można skorzystać — pod warunkiem, że jest on sprawny. A niestety, sam Pan Dyrektor przyznał, zawisły jakieś czarne chmury nie tylko w 2012 r. W 2011 r. również takie opinie również pojawiają się w prasie. Takie obrazki widzimy po dzień dzisiejszy. Takich zdjęć zrobiłam więcej, za chwilę Państwu pokażę. Będą ich tylko 2, ale ich jest, zapewniam, więcej. I na trasie z Galerii Dominikańskiej chociażby do Rynku nie kupicie Państwo biletu nigdzie. Chyba że automat, który starałam się sfotografować akurat zaczął działać nagle, ale niestety one są dość długo już nieczynne. Mennica Polska oprócz tego, że z tą dystrybucją biletów było coś nie tak, Mennica Polska była skontrolowana przez UOKiK [red. — Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów] i duże wątpliwości budziły postanowienia w umowach zawieranych z detalicznymi przedsiębiorcami, które w zasadzie to umowy łamały prawa konsumenckie. Chodziło tutaj o zapisy, w których Mennica nakładała w nierówny sposób, za chwilę to pokażę, obowiązki i kary na sprzedawców detalicznych. Sama zaś nie podlegała takim karom. Również Mennica przewidywała kary dla kioskarzy, którzy zdradzili tajemnicę handlową, ustaliła kwotę w wysokości 10 000 PLN, co wydaje mi się dla małego kiosku jest dość kuriozalną kwotą. I teraz trudno się dziwić, wróć z kolei do tej liczby kiosków, które zdecydowały się podpisać z Mennicą Polską umowy — nie dziwię się, że jest to niespełna 250 miejsc. To nie są tylko kioski, to są jakieś Żabki, to są sklepy ukrywane gdzieś, bo sprawdziłam to dokładnie, w jakichś przejściach w oficynach, jakieś punkty LOTTO, o których człowiek normalnie idąc ulicą nawet nie wie, że tam są dostępne bilety. I wreszcie we wrześniu w 2012 r. ukazuje się informacja, TVN 24 — jedyny wrocławski dystrybutor biletów komunikacji miejskiej dyskryminował sprzedawców. Za karę Mennica Polska ma zapłacić 160 000 PLN kary. Nie dziwię się, skoro na takie kary być może była firma przygotowana, że aż tak wysokie kary stosowała dla tych biednych, małych detalistów. Ponownie ta sama informacja. I teraz mamy po pierwsze — za zrywanie umów. Tutaj wylicza się, jakie były niekorzystne zapisy. Konkretnie chodziło o nierówną odpowiedzialność właśnie za niewłaściwe wykonanie umowy. Mówił właśnie jeden z zapisów o tym, że jeśli sprzedawca na czas nie zapłaci Mennicy za sprzedane bilety, to ma prawo ta Mennica z kolei zablokować terminal do sprzedaży, która sprzedawca musi oczywiście wcześniej nabyć i wydać pieniądze. Dodam tylko, że kioskarze w tej chwili mają, przypomnę jeszcze, zalewie zaproponowane 2% prowizji przy wcześniejszym 8,5% prowizji. Gdy ten sprzedawca się spóźni, umowa z Mennicą rozwiązywana jest w trybie natychmiastowym. Pomijam już kary, które są oczywiście stosowane. Po drugie – kara za zdradzanie treści umów. O tym już wspominałam. Też UOKiK zakwestionował ten zapis. Sankcja nie jest adekwatna oczywiście do stopnia przewinienia. To jest oczywiste i chyba Państwo to rozumiecie doskonale. Po trzecie – nierówne kary. Spółka dobrowolnie zobowiązywała się do zmiany niektórych postanowień, które po prostu dyskryminowały kontrahentów. I stąd w sumie ta kara 160 000 PLN. Oczywiście takie rzeczy odbijają się na odbiorcach i to jest jasne. Natomiast Mennica tutaj się wypowiada – nie możemy

dopuszczyć do generowania długu wobec nas. Oczywiście, że tak. Żaden przedsiębiorca tego nie robi, również i Mennica. Natomiast pewne rzeczy odbywały się tutaj kosztem naszych detalistów, naszych wrocławskich sprzedawców w kioskach. Kolejna informacja z września. Właśnie o karze nałożonej na Mennicę Polską. Tych informacji oczywiście było dużo więcej. I takie obrazki, które się pojawiają. To też zdjęcie zrobione w Galerii Dominikańskiej m.in. i po drodze możecie Państwo, we wszystkich kioskach po drodze ujrzyć taki napis — nie prowadzimy sprzedaży biletów. Dlaczego? Nie dziwię się — za 2% przy tych małych kwotach. Jeszcze przy konieczności kupna terminala, obwarowaniach w umowie, która jest szalenie niesprawiedliwa i wręcz może zrujnować takiego małego sklepikarza czy kogoś, kto prowadzi tak drobny interes, tak drobne przedsiębiorstwo. Nie dziwię się, że nie zdecydowali się nasi drobni przedsiębiorcy na podpisanie umowy z Mennicą. Miasto — dodam — wyraziło na to zgodę, dając te uprawnienia Mennicy. Jeśli chodzi o podsumowanie, to oczywiście niekorzystne umowy, o których wspomniałam, awaryjność automatów bardzo duża, brak łączności z centralą, Panie Dyrektorze, Pan jeszcze o tym nie wspomniał. Wspominał Pan, zaledwie dotknął tematu, ale niestety karty, to również z mieszkańcami rozmawiałam. Włożywszy kartę płatniczą do automatu, czas transakcji jest ograniczony. Ona owszem pobiera pieniądze, natomiast często nie wydaje biletu. Pobieranie płatności za bilet przez biletomat, przy czym bilet nie zostaje wydrukowany. I tu właśnie, wspomniałam o tym, mój syn, a ja poniekąd stałam się ofiarą, bo musiałam ten mandat zapłacić, bo go po prostu na to nie było stać. Utrudnienia przy zakupie biletów przez nieletnich. Właśnie fakt, że nie ma obowiązku posiadania kart płatniczych ani Urbancard. W związku z powyższym, powinien być dostęp do tradycyjnych biletów. W Gdańsku, w Legnicy sprzedają te bilety nawet motorniczy. Nikomu to nie przeszkadza. W każdym kiosku, na każdym kroku można dostać bilet tradycyjny. Nie kwestionuję oczywiście nowoczesnych rozwiązań, ale nie dajcie się Państwo zaślepić tymi rozwiązaniami i twierdzić uparcie, że one są dobre, skoro ludzie się na nie skarżą. A to już taki żarcik na koniec – jak już bilecik kupimy albo go nie posiadamy, to autobus MPK dzisiejszy, kiedy za nim biegniesz, osiąga prędkość światła. A kiedy w nim jesteś — stoi w korku. Wracając do Mennicy, chciałabym jeszcze zwrócić uwagę do umowy z Mennicą Polską, na parę elementów, na które zwróciłam uwagę, poprosiłam Pana Dyrektora, bardzo dziękuję, za udostępnienie mi umowy bardzo szybkie i reakcję dość szybką rzeczywiście na moją prośbę. W moim przekonaniu umowa jest nieczytelna i niekorzystna. Zachęcam Państwa, żebyście sięgnęli do niej i obronili, być może, tę tezę albo jej się sprzeciwili. Wykonawca zapewnia w tejże umowie, m.in. chciałabym Państwu wymienić parę elementów i poprzeć moją tezę, dlaczego ta umowa jest niekorzystna. Zapewnia wrocławianom 300 000 nośników tej Wrocławskiej Karty Miejskiej — WKM. Tam jest mnóstwo skrótów w tej umowie, musiałam to wszystko rozszyfrować. Oczywiście one są zdefiniowane, ale jest ich całe mnóstwo. Ale pytanie jest takie – ile tego sprzedano? Nie mam takiej informacji - bardzo bym prosiła Panie Dyrektora, jeśli nie dziś, to oczywiście przy okazji. Nie ma sprecyzowanej też informacji, ile powinno się sprzedać. Oni zapewniają tylko jako Mennica. Zamawiający może je odkupić zgodnie z § 7 pkt 1 tejże umowy, mimo załącznika, który ma precyzować te wszystkie zasady wykupu — nie ma takiej informacji, nie wiadomo za i czy w ogóle za jakieś pieniądze. Co to znaczy wykupić i jaki koszt byłby wykupu tych kart, w przypadku, gdyby ta umowa nie była kontynuowana. Kolejna sprawa — do zobowiązań wykonawcy należy także zgodnie z § 3 pkt 9 przeprowadzenie wspólnie z zamawiającym kampanii informacyjno-promocyjnej. Rozumiem, że taka kampania się odbyła. Ile wydano na tę kampanię? Nie interesuje mnie, ile Mennica wydała. Mnie interesuje i bardzo bym prosiła również o odpowiedź, jakie były koszty tej kampanii poniesione przez Wrocław. I z kolei nie przewidziano konsekwencji nieprzeprowadzenia tej kampanii, niewywiązania się z tych zasad obowiązujących w umowie. Czyli mieli wspólnie przeprowadzić. Myślę, że kampania promocyjna jest

dość poważnym zapisem, natomiast nie ma zupełnie konsekwencji, w których, czy to Gmina Wrocław, czy Mennica nie wywiązałyby się z tych zobowiązań. Nie rozumiem, dlaczego tego nie zapisano. Bo jeśli zapis w umowie coś przewiduje, powinno się również to wiązać z konsekwencjami niewywiązania się z umowy. Pewnie konsekwencje były żadne, poza możliwością rozwiązania umowy ze strony miasta i wieloletniego procesu. Niekorzystny jest zapis dotyczący też przekazywania biletów jednorazowych w formie tradycyjnej na rzecz wykonawcy przez zamawiającego — § 4. Dla mnie to jest kuriozum. Podpisuje się umowę, Mennica Polska ma z tego, z tej sprzedaży, z dystrybucji nie dość, że ma wyłączność, to ma do tego jeszcze 8%, po czym okazuje się, że to Wrocław ma zapewnić papier i bilety, które dostarcza. To ja czegoś nie rozumiem. To w takim razie te bilety dajmy naszym kioskarzom, a nie warszawskiej firmie. To po co ta firma? Nasi przedsiębiorcy powinni na tym korzystać. To oni mieli zarabiać. To oni mieli mieć prowizję. Zapewnienie papieru, oczywiście, żebym nie skłamała, żeby Państwa nie wprowadzać w błąd miało się odbyć do 28 lutego 2011 r. Też nie wiedzieć dlaczego, akurat taka data i dlaczego zapewnić papier wtedy. A w dalszym ciągu zapewnienie tylko biletów. Ta umowa jest kompletnie niezrozumiała. Tak jak wspomniałam — prowizja dla wykonawcy to 8% od wszystkich sprzedanych biletów — tak jest wyraźnie w umowie zapisane i 1,35% od sprzedaży zintegrowanych biletów kolejnych zgodnie z § 6 pkt 1. Zabrano prowizję właścicielom kiosków na korzyść firmy innej, która stanowi monopol w zasadzie w tej chwili, jeśli chodzi o sprzedaż biletów. Nie wydaje mi się, żeby to było korzystne dla wrocławian czy dla naszych przedsiębiorców rodzimych. Podsumowując — umowa jest zawarta na okres zamknięty 4 lat. Przy jej zawieraniu nie było pewności, czy system się sprawdzi. Więc wydaje mi się, że pozbawienie możliwości wypowiedzenia takiej umowy z różnych powodów, niekoniecznie z powodu niewywiązywania się wykonawcy, jest bardzo niekorzystne dla Miasta. Chociażby dlatego że pasażerowie są niezadowoleni. Rozwiązanie umowy z tego powodu albo niekontynuowanie jej. Sporo zapisów nieczytelnych i w moim przekonaniu — niekorzystnych, o tym wspominałam. Automaty są awaryjne. Proces reklamacyjny dla pasażerów jest zbyt czasochłonny. On jest opisany w jednym z załączników — makabra. Żeby zareklamować 3 PLN, które gdzieś tam wciągnie automat, trzeba przejść gehennę i jeszcze nie można przejechać się autobusem. Według mnie, Panie Dyrektorze, szanowni Państwo, z całą pewnością należy powrócić do dystrybucji biletów tradycyjnych. Nie wykluczając oczywiście, być może, dystrybucji inną drogą, elektroniczną. To już są pieniądze, które zostały pochłonięte przez te automaty, zostały zainwestowane środki w te automaty. Natomiast powrócić należy do tej tradycyjnej formy. Nadal nie wiem, co dalej. Czyli nie zostali wrocławianie właściwie poinformowani, co się stanie po wygaśnięciu, ten czas się gdzieś tam zbliża. Co po wygaśnięciu umowy? Umowa jest na czas określony. Czy Miasto przejmie zarząd nad tą dystrybucją biletów, czy nie? W dzisiejszej interpelacji apelowałam do Państwa, żeby jednak zająć się dystrybucją biletów i żeby wrócić do formy poprzedniej. Czy właściciele kiosku będą mieli możliwość dystrybucji biletów za przyzwoitą prowizję? I na koniec dewastacja, Panie Dyrektorze. Jestem również zbulwersowana faktem dewastacji i przejawami takiego wandalizmu. Natomiast to przemawia również za tym, to, co pan dyrektor pokazał — zdjęcia, które Pan pokazał, żeby jednak zastanowić się nad tym, co bardziej się nam opłaca i czy pilnowanie automatów, naprawianie ich nie pochłania dużo większej ilości pieniędzy niż po prostu danie możliwości zarobienia naszym przedsiębiorcom i dystrybuowanie również biletów, i zrezygnowanie z pewnych form na korzyść dystrybuowania biletów w formie tradycyjnej, chociażby też dania możliwości naszym turystom, którzy przyjeżdżają, są kompletnie zdezorientowani. Nie wiedzą w zasadzie, gdzie kupić bilet.

- **Klub Radny Prawa i Sprawiedliwości - radny Rafał Czepil:** Panie Dyrektorze, w Pana prezentacji mieliśmy okazję zauważyć i dowiedzieć się o nadużyciach, jakie

były związane szczególnie w okresie półrocza w zeszłym roku z automatami. Ale takie informacje i takie doniesienia bardzo szeroko komentowały i opisywały media i tak naprawdę nie musieliśmy czekać do sesji nadzwyczajnej. Ja natomiast prosiłbym o informację, jakie działania podjęła Mennica, aby właśnie usprawnić system — tak, żeby do takich sytuacji rzeczywiście nie dochodziło. Bo zdjęcia tutaj pokazywane, pokazują skutek. Ale co dalej? I czy rzeczywiście można uniknąć takich sytuacji, bo to są pieniądze wrocławian. I bardzo często taka sytuacja, kiedy nie można kupić biletu, bo był automat zepsuty, być może również z powodu wandalizmu, w następstwie czego dana osoba czy dany pasażer nie mógł kupić biletu. I potem jest obciążany karą, a tych kar rzeczywiście było dosyć sporo. I niekoniecznie zawsze z winy tego pasażera. Jakie działania były podjęte? Jakie działania zaradcze?

- **Klub Radnych Rafała Dutkiewicza - radny Jan Chmielewski:** Chciałbym powiedzieć, że także na posiedzeniu Komisji Komunikacji i Ochrony i Środowiska rozmawialiśmy na temat blasków i cieni. Niemniej jednak były pewne zasady, które zostały wypracowane w przyjętej niemal jednogłośnie, o ile pamiętam, uchwale Rady Miejskiej Wrocławia z 23 września 1999 r. w sprawie polityki transportowej Wrocławia. I tam w jednym punkcie, jeżeli chodzi o zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej, czytamy, że należy tak reformować system taryfowy, by bardziej szedł w stronę preferencji dla biletów okresowych. I też mówiliśmy o tym, że dla mieszkańców, po to stwarzamy, szczerze mówiąc, bardzo korzystną ofertę biletów okresowych, żeby oni mieli możliwość właśnie zaopatrzenia się w te bilety okresowe. I to jest bardzo dobra forma także dla dzieci i młodzieży. Na cały miesiąc rodzic kupuje, nie musi się martwić, czy dziecko zapłaci, czy nie zapłaci, czy wzięło te 1,50 PLN, czy nie wzięło. I to wielokrotnie też na posiedzeniu komisji było podkreślane, bo to nie jest tak, że wszędzie można kupić... Czy już mówimy nie tylko o Polsce, ale o krajach europejskich, żeby pan dyrektor miał jakieś wiadomości. Tutaj z tego, czego się dowiaduję, to jest tak, że np. w Niemczech nie sprzedają, np. w sklepach biletów. Owszem, powiedzmy, przy tych centrach komunikacyjnych to są specjalne. Ale żeby to było tak, powiedzmy, jak u nas chciałoby się w każdej *Żabce* itd., no to nie. Oczywiście wielokrotnie rozmawiałem z tymi właśnie ludźmi, którzy do tej pory sprzedawali bilety, byłem w wielu punktach i w niektórych miejscach jakoś to się ułożyło, w niektórych, powiedzmy, nie. Ale problem polegał na tym, że w tej chwili, jak gdyby nie zakupuje się tych biletów. Jak oni by wcześniej musieli zakupić ileś tam bloczków, zapłacić. I stąd wynikało, że oni musieli wyłożyć swoją kasę znacznie wcześniej. Jest zupełnie inny system. Stąd też jak gdyby te 8%, to tutaj trzeba inaczej postrzegać niż w tej chwili, kiedy dostanie po prostu maszynkę do drukowania. Zgadzam się absolutnie z tym, że sprzęt powinien być sprawny. Sam zwracałem uwagę niejednokrotnie w swoich interpelacjach, że ten czas naprawy należy ustawić, że czas zgłoszenia, żeby nie było pretensji do tej osoby, która jest dystrybutorem, a ma z punktu widzenia awarii, żeby te awarie usuwać, powiedzmy, w dni wolne od pracy. I tutaj otrzymywałem odpowiedź, że w tym kierunku prace idą. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że to nie był łatwy przetarg. Jak na posiedzeniu komisji pan skarbnik Urban opowiadał i wcale zbyt wiele firm też nie chciało do tego przetargu przystępować. Trochę goniło nas Euro 2012. Ale ja staram się wsłuchiwać w głosy gości, którzy przyjeżdżają do Wrocławia. Akurat miałem ostatnio taką delegację z Gdańska. I bardzo im się podobał właśnie ten system we Wrocławiu. Oczywiście też mówiłem, że tu jeszcze jest wiele rzeczy do naprawienia, ale nie było takiego szlochania, że u was się nie da żyć i naprawdę to jest już jakaś zapaść. Pewne rzeczy musimy wypracować. Widzimy sami w sensie etycznym i moralnym tutaj niekiedy jest wiele do zrobienia. Ja z kolei też mam takie doświadczenie z rodziny, że akurat synowi parę razy też nie wydano biletu, nie kupił, ale dostał w kopercie bilet zwrotny z kolei. Mam takie doświadczenia. I to wcale nie dlatego, przecież ja w tym mu nie pomagałem. To są rzeczy, które

trzeba doszlifować, dopracować. Niemniej jednak w stronę nowoczesności, którą mamy zapisaną właśnie w polityce transportowej, powinniśmy iść. I jeszcze raz powtarzam – idziemy w stronę preferencji dla mieszkańców Wrocławia dla biletów okresowych i to powinniśmy marketingowo także sprzedawać, bo to jest bardzo korzystne.

Dyskusja:

Radny Sebastian Lorenc: Panowie Prezydenci, Panie Przewodniczący, Wysoka Rado! Pan Dyrektor zaprezentował nam dzisiaj szereg ładnych tabletek, z których taki nam się wyłania obraz rzeczywistości, że jesteśmy miastem jednej z najbardziej wydolnych komunikacji zbiorowych w kraju, co oczywiście jest zdecydowaną nieprawdą. Trzeba powiedzieć sobie uczciwie — plan transportowy Wrocławia z 1997 r. nie jest realizowany. Brakuje nowego planu transportowego. Podejmowane inwestycje są nieefektywne. Niestety, część środków wydawanych jest w sposób, mówiąc delikatnie, dyskusyjny. Na pewno sprzeczny ze zdrową logiką. Dzisiaj komunikacja zbiorowa jest rodzajem takiej wydmuszki, która jeszcze częściowo pełni, być może, swoją funkcję, ale ulega stopniowego obkurczaniu. I jest to niestety działanie, nie chcę mówić wspierane, ale na pewno niezatrzymywane przez osoby zawodowe odpowiedzialne za tę kwestię. Ale mówimy o sprawie biletów, Panie Dyrektorze, nawiążę może do kwestii biletów. Mieliśmy taką ładną tabelkę, która wskazywała wpływy z biletów. Szkoda, że Pan Dyrektor tej tabelki nie zestawił z ilością pasażerów. Bo jak wiemy — liczba pasażerów spada. I mamy dzisiaj do czynienia z tzw. kręgiem komunikacji. Być może ja tutaj przekręcam fachową nazwę, bo fachowcem w tej dziedzinie nie jestem, ale wzrastający wpływ z biletów przy jednocześnie spadającej liczbie pasażerów jest jednym z przejawów daleko posuniętego problemu, tak powiem delikatnie, z komunikacją zbiorową. Inną zupełnie kwestią jest sprawa poruszana przez nas wcześniej, czyli taryfikator biletów. Proszę Państwa, dlaczego nikt nie wspomni na tej sali z osób zawodowo odpowiedzialnych, że mamy jeden z najbardziej złożonych taryfikatorów w Polsce. Przecież funkcjonowanie chociażby kwestii, podnoszony już przez nas wcześniej odrębnego biletu, proszę Państwa, np. czasowego 30-minutowego i biletu jednorazowego o tych samych nominałach jest rzeczą całkowicie bezsensowną. Przecież ten bilet w prosty sposób można połączyć, redukując taryfikator. Po co to? Cemu to służy? Bilet 15-minutowy uzupełniający. Również była dyskusja w mediach na ten temat, nadal go nie wprowadzono. Uproszczenie biletów, uproszczenie przejazdówek na 2 linie. Panuje tam wielki chaos. Proszę Państwa, rozmawiałem z kontrolerami, którzy pracują w pojazdach komunikacji zbiorowej. Oni mówią, że nie są w stanie poradzić sobie bardzo często z kontrolą tych przejazdówek na 2 linie. Panuje tam całkowity chaos, jest to wszystko nieskoordynowane. Zwracaliśmy się z apelem. Myślę, że ponownie możemy zwrócić się z apelem o to, żeby ten taryfikator uprościć. To będzie jeden, myślę, z pierwszych takich istotniejszych kroków ku temu, żeby wrocławian zachęcać do korzystania z komunikacji miejskiej, bo póki co, ona tylko służy budowaniu dobrego wizerunku, a nie rzeczywistemu rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych we Wrocławiu.

Radny Łukasz Wyszkowski: Pan Dyrektor był łaskaw przedstawić nam wykresy, tabele, w których rzeczywiście przedstawia rzeczywistość jako zgodną z naszymi oczekiwaniami. Rosną nam przychody z biletów. Podwyżka cen przyniosła spodziewane oczekiwania, a ja pozwolę sobie polegać tutaj na symulacji, która porównuje okres sprzed podwyżki w kwietniu zeszłego roku do tej sytuacji, jaka wystąpiła po podwyżce. Panie Dyrektorze, gdyby porównać średnią dynamikę zakupu biletów głównie ulgowych, bo też o te zamierzam zapytać sprzed podwyżki i po tej podwyżce, to ucieczka ilości tych biletów jest zatrważająca. Otóż co się okazuje po analizie danych? Otóż to, na czym powinno nam zależeć, czyli na biletach ulgowych kupowanych przez młodzież, bo też taką rolę powinniśmy pełnić, żeby przyzwyczajać naszych wrocławian do korzystania z komunikacji miejskiej. Gdzieś to wszystko uciekło. Oczywiście, można gdzieś to później

odnajdować w biletach jednorazowych itd., ale nie o to nam chodzi. Też Pan Dyrektor był łaskaw wspomnieć, że polityka, którą prowadzi ma doprowadzić do tego, żeby zwiększyć jednak ilość biletów okresowych, w tym szczególnie biletów imiennych. W przypadku tych biletów ulgowych, szczególnie 30-dniowych spadek ilości tych kupowanych biletów jest zatrważający. Trudno mi teraz domniemywać, co się z tym dzieje, jednakże fakt pozostaje faktem. I można go bardzo łatwo powiązać z podwyżką biletów. Mam też pewne zastrzeżenia co do porównywania Wrocławia do innych miast. I tutaj można by przyjmować różne warianty. Rozumiem, że pan dyrektor przyjął ten wariant, który jest najbardziej korzystny dla Urzędu Miejskiego, jeżeli chodzi o porównywanie cen biletów. Pozwolę sobie przytoczyć porównanie dotyczące miast i biletów 30-dniowych normalnych na wszystkie linie. Tutaj już niestety nie jesteśmy w czołówce miast w Polsce, jeżeli chodzi o korzystne ceny. Raczej plasujemy się gdzieś w dobrej średniej, tak że nie ma może powodów do narzekania, ale też powodów do chwalenia się, że oto jesteśmy miastem, w którym oferta cenowa biletów jest najkorzystniejsza w Polsce, jest grubym nieporozumieniem. Wobec tego mam pytanie pierwsze. Czy Pan Dyrektor jest w stanie powiedzieć, co się stało z tymi biletami ulgowymi, które gdzieś wyparowały, czy je potrafimy gdzieś znaleźć? Czy to są po prostu ludzie np. studenci, którzy zdecydowali się zakupić samochód i dobrze by było, żeby to był rower, ale też nie o to chodzi albo uczniowie, których rodzice zdecydowali się dowozić do miejsca ucznia się samochodem, czyli tak naprawdę wygenerowaliśmy sobie jeszcze większy ruch na ulicach.

Radny Rafał Czepil: Panie Dyrektorze, chciałbym jednak wrócić do sprawy finansowej i do umowy. Wiele, rzeczywiście, mówiło się już dzisiaj na tej sali o prowizji i o drobnych przedsiębiorcach, którym tak naprawdę ta prowizja została zminimalizowana, a wręcz zostali w pewien sposób przymuszeni, nie mieli innej możliwości. Ja bym chciał powrócić do umowy i prowizji, jaką ma Mennica powyżej kwoty 129 PLN. Skąd właśnie taki podział 50/50, że ta prowizja jest rzeczywiście bardzo wysoka i tak się rozkłada? To jest moje pierwsze pytanie. Drugie pytanie – przychody z biletów to 148 mln PLN. I czy w ramach tego, tych przychodów jest już prowizja dla Mennicy? Czy w tej kwocie zawiera się właśnie ta kwota? Jeżeli nie, to proszę powiedzieć, jakie to są proporcje. A jeżeli tak, to również proszę to przedstawić kwotowo.

Radny Jan Chmielewski: Chciałbym dopowiedzieć, bo rzeczywiście mamy problem filozofii myślenia. Pan radny Lorenc powiedział o tej różnorodności biletów. A mi chodzi tutaj o problem m.in. pewnego myślenia. Akurat mam przed sobą pismo, które podpisał wiceprezydent Najnigier w 2004 r., w którym zwracałem się właśnie, czy nie jest zbyt dużo biletów. I pan Najnigier m.in. napisał – zainteresowany nabyciem biletu uprawniającego do przejazdu środkami komunikacji miejskiej, jest uwarunkowany m.in. dużą różnorodnością oferty biletowej. Więc ta filozofia była w tym czasie też bardzo różna i musimy się o tym decydować.

Radna Urszula Wanat: Panie Dyrektorze, czy mamy takie dane, ile osób korzysta z komunikacji zbiorowej w ciągu 1 dnia? Oczywiście średnio.

Radna Renata Granowska: Porządkowo chciałabym o coś zapytać. Jeżeli Pan Przewodniczący mówi do pana radnego Chmielewskiego, czy wypowiada się w imieniu klubu i pan radny Chmielewski odpowiada, że tak, natomiast z tego co słyszałam, pan radny Chmielewski wypowiada się w imieniu komisji. I to nie chodzi tu o czas, Panie Przewodniczący Ossowski, tylko chodzi o to, że ja słuchając pana Chmielewskiego, chciałabym wiedzieć, czy się wypowiada w imieniu komisji, w której są członkowie wszystkich ugrupowań i chciałabym wiedzieć, czyja to opinia. To tak porządkowo.

Radny Sebastian Lorenc: *Ad vocem* wypowiedzi radnego Chmielewskiego. Jest tak, że czasy się zmieniają. Jeżeli kiedyś była potrzebna, być może, ja tego nie pamiętam, tak duża różnorodność biletów, to dzisiaj badania i opinie osób zawodowo związanych,

naukowców, którzy zajmują się transportem, wskazują jednoznacznie, że ta rozpiętość i ta ilość dostępnych rodzajów i gatunków biletów jest zbyt duża. Poza tym występują wprost pewne nonsensowne rozwiązania, jak np. nie wspominałem o zróżnicowaniu biletów na autobusy pospieszne i zwykłe. Przecież to jest relikw z czasów minionych. Te autobusy w praktyce nie jeżdżą ani szybciej, ani wolniej — mają dokładnie takie same czasy przejazdu. Brakuje również, proszę Państwa, biletu rocznego. To też osoby naukowo związane wskazują, że nie ma taniego biletu rocznego, który zachęcałby mieszkańców do szerszego korzystania z komunikacji zbiorowej.

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Czy zmieni się sytuacja z możliwością płacenia w autobusach kartami? Zdaje sobie Pan sprawę z tego, że nie wszystkie karty ta maszyna przyjmuje, tzn. trzeba mieć określone, np. ja nie mogę zapłacić kartą płatniczą, którą posiadam, bo ta akurat nie została uwzględniona, więc liczę na to, że zostanie uwzględniona. Drugie pytanie — czy potwierdza Pan fakt, że w porównaniu do czasów, zanim zaczęliśmy współpracować z Mennicą, to koszty obsługi tego rzeczywiście wzrosły trzykrotnie? Tak wynika z naszych obliczeń. Ile to kosztowało wtedy, ile kosztuje teraz?

Radny Krzysztof Kilarski: Przysłuchując się tej dyskusji, szanowni Państwo, dochodzę do takiego wniosku — jaki ten Wrocław jest zły, niedobry, jakie to MPK jest złe i niedobre, jakie to są drogie bilety, jaki jest rozbudowany system biletowy. Ale przygotowując się do tej sesji, wszedłem na stronę internetową Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Poznaniu. I się złapałem za głowę. Strefa A, B, C. I porównałem to z naszymi propozycjami cen biletów, czy rozbudowanym systemem, jak tu niektórzy radni mówią. I się złapałem za głowę, że rzeczywiście poznaniacy to muszą być naprawdę łebscy ludzie, żeby się w tym wszystkim połapać. I taki przykład. Można wsiąść w Poznaniu do autobusu za 2,8 PLN tyle kosztuje bilet i przejechać 10 przystanków. Po 10 przystankach trzeba z autobusu wysiąść. I teraz porównuję linię 128, która jeździ akurat z mojego okręgu wyborczego, z osiedla zakrzowskiego na stadion. Pani Przewodnicząca, proszę mi nie przeszkadzać, mogę krzyczeć. Ja Pani nie przeszkadzałem, jak Pani mówiła. To przykro mi, że Pani nie rozumie. I wysiadam, jadę, mogę z tego zakrzowskiego osiedla dojechać na Stadion Miejski. Przystanków jest ok. 30, bo tyle policzyłem. To jest długa trasa. Czyli gdybym musiał wykonać w Poznaniu, to musiałbym zapłacić 3 razy po 2,8 czyli 8,4. A tutaj mogę jechać za 3 PLN pod sam stadion. Muszę troszeczkę podejść, ale ruchu po tej długiej jeździe też nie należy się wstydzić. I jak słucham tych ciekawych wywodów, to jestem zaskoczony. Linia 11. Gdzie mogę dojechać? Z pl. Kromera mogę dojechać aż pod Cmentarz Grabiszyński za 3 PLN. Szanowni Państwo, o czym my tutaj mówimy? I jeszcze pozytywny komunikat dla mieszkańców i dla prasy. Słuchajcie Państwo, jutro MPK będzie jeździło tak jak jeździ, będziemy wszyscy zadowoleni. Przyjechałem tutaj na sesję komunikacją miejską. Zajęło mi to 35 minut — bardzo dobry czas. Bardzo dobry czas. Autobusy i tramwaje jeżdżą punktualnie, a my tutaj robimy wielkie halo — co się dzieje z komunikacją wrocławską? Dzieje się dobrze. Ci ludzie wykonują wspaniałe swoje obowiązki. To jest podsumowanie mojej dyskusji w tym punkcie.

Radny Jerzy Michalak: W pierwszym rzędzie wnoszę o zamknięcie dyskusji w tym punkcie. A po drugie mam uwagę do moich szanownych Kolegów — Pana Łukasza Wyszowskiego i Sebastiana Lorenca, i do innych przedmówców, którzy zdają się kwestionować dane statystyczne przedstawiane przez prelegentów. Czy wyobrażacie sobie Państwo, Panowie, że to pan dyrektor albo pan prezes pewnego wieczoru wpisują do tabel te dane? Czy też rzucają kostką i na podstawie wyników tych rzutów, powstają wyniki, które są nam następnie przedstawiane w tych tabelach. Taka jest rzeczywistość, zwyczajnie. Z nią oczywiście można dyskutować, można interpretować ją w różny sposób, natomiast Wasze słowa o jakichś dziwnych statystykach pokazują, czy też jeżeli będziecie konsekwentni — poddają w wątpliwość prawdziwość słów pana dyrektora. Jeśli

tak jest, to wskażcie inne kontradane pochodzące od rzetelnych instytucji badawczych. Jeśli nie — to zamknijcie. Może nie na wieki.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Szanowni Państwo, padł tutaj wniosek o zamknięcie dyskusji. Przegłosujemy zatem ten wniosek. [głosy z sali] Słucham? [głos z sali] Nie, ewentualnie po wyczerpaniu osób, które były na liście w momencie przed ogłoszeniem wniosku. Natomiast te osoby, które wpisały się na listę po wniosku już, niestety, głosu nie będą mogły zabrać po przegłosowaniu.

Głosowanie w sprawie zakończenia dyskusji

Wyniki głosowania: za – 13, przeciw – 10, wstrzymało się – 8

Radny Krzysztof Bramorski: Panie Przewodniczący, Panowie Prezydenci, tak *a propos* dyskusji nad tymi obradami — najwyraźniej punkt widzenia zależy w tym wypadku również od punktu siedzenia. I osoby, które siedzą za biurkami, i administrują MPK, mają inne zdanie niż te, które siedzą w tramwajach i autobusach. Dzisiaj tak dziwnym trafem, pewnie przypadkiem, zostały opublikowane entuzjastyczne wyniki badania opinii publicznej na temat MPK. Wychodzi na to, że jeździmy chyba maybachami na szynach i innymi limuzynami na kołach, które są nie tylko punktualne, ale jeszcze na dodatek czyste, ciepłe, pachnące itd. A jedna z gazet wrocławskich, „Gazeta Wyborcza” zaraz później zrobiła swoją sondę na ten temat, komentując to. Nie odnosi się do drugiej gazety, bo tam rzeczywiście zarzut niereprezentatywności próby, można podzielić, bo 20 osób to nie jest reprezentatywna próba. Ale tutaj – jedna możliwość do wyboru. Badania nie mają nic wspólnego z rzeczywistością – bilety drogie, komfort jazdy żaden, o punktualności nie wspominając – podzieliło 59% respondentów, czyli 552 osoby. To już jest jakaś próba dość reprezentatywna. Do tego przyłącza się grupa kolejnych 50 osób, czyli 5% — „Nie korzystam z MPK, bo obecnie to by było mordęgą”. I zdanie też niepozytywne – „Nie jest źle, mamy całkiem nowy tabor, ale jest jeszcze dużo do zrobienia”. Nie można kwestionować odnowienia taboru, oczywiście, ale w pozostałych sprawach, które wyżej były sygnalizowane, czyli właśnie punktualność, dostępność w sensie sięgania na peryferyjne również osiedla, czystość, kultura obsługi kontrolerów, czyli tu kolejne 273 osoby. Czyli tak naprawdę 59+29+5, raczej zdania negatywne. Poddaję to również pod rozważenie. I tym, którzy dzisiaj przedstawiają te dane, i tym, którzy podają komunikaty do prasy, jak jeden z moich szanownych Przedmówców.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Mam pytanie do Pana Sebastiana Lorenca — w jakim trybie Pan chce zabrać głos? Wypowiadał się Pan i wypowiadał się Pan *ad vocem*. Statut nie przewiduje dwukrotnego *ad vocem*, tak że niestety, bardzo przykro mi, ale nie mogę Panu udzielić głosu. W związku z tym dyskusję ogłaszam za zamkniętą.

Dyrektor Wydziału Transportu Marek Czuryło: Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo Radni, Panowie Prezydenci! Spróbuję odpowiedzieć na postawione pytania, przynajmniej na niektóre z tych pytań. Ale na te, na które nie potrafię teraz odpowiedzieć, odpowiem pisemnie później. I zacznę od największej grupy pytań, które zadała pani radna Iwona Dyszkiewicz. Powiem tak — jest mi bardzo trudno, a wręcz jest to niemożliwe, żebym ja, urzędnik oceniał stosunki pomiędzy podmiotami gospodarczymi, żebym oceniał te umowy, żebym cokolwiek mógł sugerować, kazać, nie daj Boże. To jest po prostu prawem niedopuszczalne. W umowie mamy zapisane, że Mennica dostarczy 300 000 kart czy zabezpieczy 300 000 kart, na których można kodować bilety komunikacji miejskiej. Na dzisiaj tych kart mamy ok. 210-220 000 i w umowie też jest zapisane, że Miasto ma prawo pierwokupu za 2 PLN, jeżeli będzie chciało te karty wykupić, to je może wykupić za 2 PLN brutto. Na piśmie chciałbym odpowiedzieć Pani Radnej na temat kosztów kampanii, bo nie mam tej informacji. Teraz chciałbym odnieść się do liczby punktów, w których można dzisiaj nabyć bilet. Do tej liczby, która była

podawana, zanim wprowadziliśmy ten nowy system. Chciałbym z całą mocą powiedzieć rzecz następującą — Miasto nie wydało na ten system ani 1 złotówki. Koszt wszystkich urządzeń, koszt instalacji systemu, koszt uruchomienia wszelkich punktów obsługi, biura obsługi klienta — to wszystko zostało sfinansowane przez Mennicę. To jest jedna rzecz. Druga rzecz. Wszystkie koszty związane z tą dewastacją, wszystkie koszty związane z serwisowaniem, z naprawami — są pokrywane przez spółkę Mennica Polska. Miasto nie dokłada ani złotówki. Punktów, w których można dzisiaj nabyć bilety jest, tak jak tu wyliczyłem szybko, 1272. Czyli 820 w pojazdach, 109 w automatach samoobsługowych, 243 w kioskach Mennicy. Do tego jest Internet, do tego jest telefon. Te punkty, z wyjątkiem kiosków Mennicy, są czynne 24h/dobę. Jeżeli autobus kursuje, jest sprawny, automat w nim funkcjonuje. Z kioskami w starym systemie dystrybucji było różnie — kiosk pracował od godz. 6 do godz.18. Potem było pytanie – co dalej z tym fantem zrobić? Przypomnę, że w starym systemie dystrybucji mieliśmy też automaty Merony, tylko były to automaty, które nie wydawały reszty. Były to automaty, w których trzeba było mieć odliczoną gotówkę tyle, ile bilet kosztował, za tyle można było kupić. Były wnioski, postulaty, żeby wprowadzić, zainstalować automaty, które będą wydawać resztę, tak że myślę, że ta ilość punktów dystrybucji jest porównywalna. Nie zgadzam się z Panią Radną, że od Galerii Dominikańskiej do Rynku nie można kupić biletu. Z pamięci spróbuję wymienić punkty, gdzie stoją automaty. Plac Dominikański, koło pomnika rowerowego — 2 automaty. Podziemie między ul. ul. Dominikańską a Oławską — 1 automat. *Vis-à-vis* nowego hotelu w kierunku ul. ul. Piaskowej i św. Katarzyny — 1 automat. Dalej — przystanek Barbara — 1 automat na przystanku, drugi w przejściu podziemnym. I ostatni punkt na tej trasie to Rynek 9, bank. [głosy z sali] Też tam będzie. [głosy z sali] Tak że to tyle w tej sprawie. Kara nałożona na Mennicę, tak jak Pani Radna powiedziała, ma Mennica zapłacić. Ja nie wiem, czy zapłaciła, czy nie. Wiem tylko, że odwoływała się od tej kary i od tej decyzji u UOKIK-u. Odpowiadając na pytanie Pani Radnej Mirosławy Stachowiak-Różeckiej. Muszę zapytać Mennicę, czy jest możliwość zmiany systemu płatności, jeżeli chodzi o rodzaj karty, ale nie jestem tego pewien, ale chyba będzie to istotny problem. I Pani Radna pytała też o koszt związany z dystrybucją, Pan Radny też o to pytał. Proszę Państwa, koszt dystrybucji biletów zgodnie z umową to jest wynagrodzenie dla Mennicy w wysokości prowizji 8% od wartości netto plus podatek VAT. W roku ubiegłym koszt ten wyniósł ok. 17 mln PLN. Pan radny Sebastian Lorenc. Czy rozumiem, że nie mówi o planie transportu, a o polityce transportowej z 1999 r. i że się dalej nic nie dzieje. Przepraszam za to, co powiem, ale chciałem przypomnieć, że nie dalej jak w roku ubiegłym było zaproszenie skierowane do wszystkich radnych na spotkanie tutaj w tej sali, na której omawiana była polityka transportowa z 1999 r., jej realizacja oraz założenia dla pracy nad nową polityką transportową zwaną polityką — „Mobilny Wrocław”. I było seminarium na ten temat tutaj... Zrealizowany. Rodzaje biletów. W 2007 r. przed pierwszą zmianą, którą ja niejako firmowałem po części w 2008 r. ilość biletów, rodzajów biletów było 34 rodzaje. Dzisiaj jest ich ok. 17 plus te semestralne, które są od 2010 r., więc jest ich troszkę mniej. I ta taryfa została uproszczona. Powiem szczerze – nie bardzo rozumiem, w czym jest problem z biletem na 2 dowolne linie. [głosy z sali] Tak, właśnie chcę odczytać odpowiedź na pytania Pana Radnego. Pan zapytał, jakie działania podjęła Mennica, żeby się... [głosy z sali] dochody z biletów są dochodami z biletów i to są pieniądze ze sprzedaży biletów bez prowizji dla Mennicy. Jakie działania podjęła Mennica, ażeby opanować tę sytuację związaną z tą dewastacją? Po pierwsze – opracowano rozwiązania techniczne ograniczające możliwość dokonywania stałych uszkodzeń. Mówiłem o tym, że zastosowano specjalne czujniki, które w przypadku ingerencji obcym narzędziem czy obcym przedmiotem, który nie jest monetą, banknotem, czy kartą – automat sam się wyłącza. Zwiększano liczbę serwisantów obsługujących automaty z 10 do 18, zwiększono zapasy magazynowe części tych, które ulegały uszkodzeniu. Podjęto współpracę z policją, ze strażą miejską, ze służbami prywatnymi, które dozoruja i chronią te urządzenia. I jeszcze ta kwestia, o której Pan mówi – faktycznie od kwoty 129 054 000 netto, wynagrodzenie dla Mennicy wynosi 50% powyżej tej wartości. [głosy z sali] Tak się strony domówiły. Ja tylko chcę zwrócić uwagę na jedną rzecz. Z tego zapisu skorzystano

po raz pierwszy w grudniu roku 2012. W pozostałych latach ten zapis nie miał szansy zastosowania, dlatego że wielkość [red. –zapis niezrozumiały] była taka, a nie inna, tak że mniejsza od wartości, która umożliwiałaby zastosowanie tej procedury.

5. Informacja Prezydenta na temat taboru autobusowego i szynowego:

- a) stan techniczny i awaryjność w aspekcie bezpieczeństwa pasażerów,**
- b) czystość i komfort jazdy,**
- c) punktualność odjazdów,**
- d) okres eksploatacji obecnie kursującego taboru autobusowego i szynowego,**
- e) ilość i skutki kolizji drogowych z udziałem taboru autobusowego i szynowego.**

Prezes MPK Władysław Smyk: [red.- W swoim wystąpieniu Prezes posiłkował prezentacją multimedialną.] Proszę Państwa, na tym slajdzie chciałem zaprezentować stan rzeczy, jeśli chodzi o autobusy. Średnia wieku naszego taboru autobusowego to 10 lat. I w tym momencie wypowiedź pana prezydenta Bluja w tej sprawie potwierdza fakt, że mamy młody tabor, jak na realia komunikacji miejskiej, nie tylko w Polsce. Jak Państwo zwrócić uwagę na rozkład, który tworzy tę średnią, znajdziecie tam Państwo uzasadnienie moich słów o konieczności odtwarzania taboru. Proszę zwrócić uwagę, że 110 pojazdów w naszym slocie to pojazdy powyżej 15 lat, tak że ta sprzeczność, którą Pani Przewodnicząca wychwyciła odnajduje tutaj potwierdzenie w liczbach. I istotnie, przystępujemy w tej chwili do prezentacji radzie nadzorczej i właścicielowi projektu, który dotyczyłby zakupu 25 autobusów, w nadziei, że uda nam się ten projekt zrealizować i wprowadzić do miasta te pojazdy na początku przyszłego roku. Jeśli chodzi o procedowanie techniczne z naszymi autobusami – oczywiście, pojazdy te, które tego wymagają, przechodzą inspekcją codzienną, tzw. OC, czyli obsługę codzienną. To również w naszych czynnościach codziennie 12 autobusów jest poddawanych okresowym przeglądom, które wynikają z przebiegów kilometrażowych. Każdy autobus poddawany jest przeglądowi rejestracyjnemu co 6 miesięcy. W skutek akcji inspekcji transportu drogowego, która wskazała na istotne niedociągnięcia techniczne, zarząd podjął decyzję i obecnie wszystkie autobusy przechodzą ten techniczny sprawdzian rejestracyjny na stacjach zewnętrznych, diagnostycznych poza MPK po to, aby mieć pewność, że wszystko gra. Powrócę jeszcze do sprawy stanu technicznego i zdarzenia, które miało miejsce w ubiegłym roku, w listopadzie, o którym głośno było również w mediach. Otóż w okresie pierwszych 10 miesięcy, jak Państwo możecie zobaczyć, inspekcja transportu skontrolowała 101 naszych autobusów, nie wnosząc żadnych zastrzeżeń do ich stanu technicznego. W tym samym czasie również policja drogowa dokonując swoich przeglądów i oceny naszego taboru, zatrzymała nam w tym okresie 29 dowodów rejestracyjnych. Przy czym 15 z zatrzymań było wynikiem zdarzeń kolizyjnych w mieście i to procedowanie jest normalne w takich sytuacjach. W listopadzie inspekcja transportu drogowego przeprowadziła kontrolę naszego taboru, skontrolowała ponad 80 autobusów, zatrzymując w sumie 41 dowodów rejestracyjnych. Jak Państwu tutaj wypisałem — w 29 przypadkach zastrzeżenia budziły tzw. wycieki płynów eksploatacyjnych. Dla uspokojenia Państwa — w autobusach nie ma hydraulicznego układu hamulcowego, jest pneumatyczny, więc nie grozi wyciek płynu hamulcowego z autobusu. Natomiast odnotowano również nieszczelności w układzie pneumatycznym, tudzież mniejszą ilość innych zdarzeń związanych z oceną techniczną. Spośród tych 41 zatrzymanych dowodów rejestracyjnych w ciągu jednego dnia autobusy zostały skierowane na stacje diagnostyczne i 35 dowodów zostało nam zwróconych. W styczniu inspekcja transportu drogowego przeprowadziła rekontrolę stanu technicznego. Skontrolowano 51 autobusów, zatrzymując 4 dowody rejestracyjne. I to jest bardzo pocieszająca dla nas wiadomość, ponieważ po listopadowych zdarzeniach wdrożyliśmy istotny program naprawczy, który ma służyć temu, aby stan techniczny naszych autobusów nie budził zastrzeżenia instytucji kontrolnych. I ten trend, który Państwu zaprezentowałem, potwierdza,

że kierunek, który obraliśmy, był słuszny. Dodam, że w tej chwili prowadzimy intensywne prace dotyczące reorganizacji funkcjonowania zaplecza technicznego i całego struktury przewozowej MPK tak, aby ta zainicjowana akcja nie zakończyła się na jednej akcji i potem powtórce za jakiś czas, tylko żeby utrwaliła pewien stan i sposób pracy, i myślenia o stanie technicznym naszego taboru. Jeśli chodzi o tramwaje, to podobnie pokazuję Państwu, jaki mamy średni wiek taboru tramwajowego, również, jaki jest rozkład wiekowy. Zwracam Państwa uwagę na wykres poniżej, który pokazuje dość istotną przerwę w odnawianiu taboru tramwajowego, która została wznowiona w roku 2005. Podobne działania, jak w autobusach, również natury prewencyjnej uruchomiliśmy w tramwajach, nie pozostawiając złudzeń, że jeżeli nie wszystko działało poprawnie w zapleczu technicznym autobusowym, to w tramwajowym mogłoby być inaczej. Dwa słowa o czystości. Autobusy, zresztą jak i tramwaje, o tym za chwilę, sprzątane są codziennie tzn. wewnątrz i myte na myjniach automatycznych. Przy czym wykluczone jest mycie autobusów w okresie zimowym, kiedy temperatury są bardzo niskie, gdyż wtedy groziłoby to unieruchomieniem pojazdu, głównie ze względu na awaryjność systemów drzwiowych i systemu pneumatycznego. Co tydzień dokonywane jest dodatkowe mycie i sprzątanie podłóg w pojazdach, sprzątanie kompleksowe wnętrza odbywa się 2 razy w miesiącu. I oczywiście czynności doraźne na skutek jakichś zdarzeń. Frakcji autobusowej przeznaczamy na to 850 000 PLN rocznie. I jak już wielokrotnie mówiłem, zresztą też tutaj na sesji, stan czystości naszego taboru nie jest zadowalający. I tak długo, jak nie poprawi się, będę jako prezes tej firmy, mówił, że nie jesteśmy zadowoleni ze stanu czystości taboru. Nawet jeśli badania Homo Homini pokazują, że moglibyśmy się czuć lepiej z tym. Jeśli chodzi o tramwaje — sytuacja jest o tyle trudniejsza, że nie mamy myjni automatycznej do mycia tramwaju. Wszystkie czynności związane ze sprzątaniem wnętrza i zewnątrz wykonywane są ręcznie. Planujemy przy okazji modernizacji zajezdni IV jednak wdrożyć projekt i zbudować myjnię tramwajową, która pozwoliłaby podnieść standard czystości naszego taboru. W przypadku tramwajów wydajemy na to kwoty rzędu 1 100 000 — 1 200 000 PLN rocznie. I również tu potwierdzam — nie jesteśmy usatysfakcjonowani ani zadowoleni ze stanu czystości taboru. Wandalizm jest też elementem, który istotnie wpływa na postrzeganie czystości taboru. Przed Euro 2012 podjęliśmy decyzję, że spróbujemy trochę uporządkować sytuację z taborem, który uległ dewastacji przez wandalizację. Jak Państwo możecie przeczytać albo to zaprezentuję, w każdym bądź razie — w tym czasie, do końca tego roku dokonaliśmy wymiany 2800 szyb, które zostały zarysowane trwale i nie nadawały się do dalszego użytku. Wymienialiśmy elementy tapicerki, poszycia wnętrza, odmalowywaliśmy wnętrza. Wykonaliśmy czynność niełatwą — 7680 siedzeń w pojazdach zostały wyprane. Wydaliśmy na to 1 400 000 PLN. Zapewniam Państwa i podtrzymuję to, że nie jest to akcja związana z Euro — postanowiliśmy trwale nad tym pracować. Nie dajemy rady zwalczyć wandalizmu, tylko i wyłącznie monitorując sytuację. Tym bardziej, że w ocenie sądów pomalowanie ma niską szkodliwość społeczną. Ale jeżeli tych malunków czy innych zniszczeń jest setki, czy tysiące, to skutek jest taki, że nasze koszty z tym związane osiągają taki poziom. Będziemy tę pracę trwale kontynuować. Przejdę do kwestii punktualności. Tutaj ważna uwaga — jak mierzymy punktualność? Przyjęliśmy do oceny i to przedstawiamy Państwu — kryteria, która są przyjęte w relacjach między nami, a Wydziałem Transportu, który również ocenia naszą punktualność. Otóż w tych kryteriach przyjęte jest, że za przyjazd punktualny czy wykonanie zadanie punktualnie przyjmuje się odjazd z przystanku minutę przed czasem bądź przyjazd na przystanek 3 minuty po czasie. Czyli w takim przedziale tolerancji. I co wynika z naszych pomiarów badań i również badań przeprowadzonych przez Wydział Transportu? Otóż ok. 70% kursów, które wykonujemy w trakcji tramwajowej, mieści się w tym przedziale, czyli uznajemy je za punktualne; 12, prawie 13% to są kursy, które są przed czasem i 18% to są kursy, które są spóźnione. W autobusach punktualność jest niższa — ok. 67%. I większa jest skala opóźnień — prawie 25%. Średnio ujmując, w obu trakcjach mamy nieco ponad 10% kursów, które są przed czasem, prawie 68% kursów zrealizowanych punktualnie i spóźnionych 21. Również tutaj chciałem Państwa zapewnić, że stanowisko zarządu firmy jest takie

— nie jesteśmy usatysfakcjonowani tymi wskaźnikami. I pracujemy intensywnie nad tym, żeby je poprawić. Chciałem tutaj poruszyć pewną kwestię, która została zasygnalizowana na początku poprzez pokazanie licznych informacji o awariach, zatrzymaniach, zdarzeniach, o których donoszą media. Otóż każda z tych informacji jest prawdziwa. Tylko zebrane i nieodniesione do szerszego kontekstu nie dają pełnego obrazu sytuacji. Proszę Państwa, dziennie komunikacja miejska realizowana przez MPK to jest prawie 9000 kursów. Kurs to jest przejazd od pętli do pętli. Nasze pojazdy dziennie wykonują łącznie 100 000 km. To jest zbiór zdarzeń, w którym w sposób nieunikniony następują zatrzymania, awarie, spóźnienia z różnych przyczyn — technicznych, organizacyjno-ruchowych, wypadki obce, zaślubienie pasażera. Mógłbym tu wymieniać w nieskończoność, żeby zobrazować, o jakiej skali mówimy i jak należy patrzeć, i weryfikować również informacje medialne. Przytoczę Państwu dane ze stycznia 2013. Przypominam – 9000 kursów dziennie. W styczniu straciliśmy, nie wykonaliśmy z różnych przyczyn, które są wymienione poniżej – 964 kursy. Ale w skali miesięcznych zadań, stanowi to 0,3%. Jestem osobą racjonalną i powiem – oczywiście, chciałbym, żeby 100% było wykonane. Tylko, proszę Państwa, to jest niemożliwe, to jest niewykonalne. I musimy przyjąć na siebie krytykę mediów, które pokazują – ten kurs się nie udał, tu jest awaria, jest zatrzymanie. Jesteśmy tego świadomi i nie ukrywamy tego przed nikim. Działamy w obszarze dużych liczb, licznych zdarzeń i również podwyższonego ryzyka, nie tylko technicznego, ale i drogowego. Stąd te dane. Stąd również niesatysfakcjonujące dane, jeśli chodzi o punktualność. To tytułem uzupełnienia, które pokazuje, skąd biorą się odchylenia, jeśli chodzi o punktualność w naszej działalności. Dwa słowa o komforcie, ponieważ przy czystości padło hasło 0151 komfort. Próbując zdefiniować, co może być komfortowym elementem w transporcie publicznym, uznałem, że po pierwsze tabor niskopodłogowy lub niskowejściowy, który bez wątplenia ułatwia wsiadanie i wysiadanie. W autobusach 84% taboru jest to tabor niskopodłogowy. Powiem, że mamy tutaj co nieco do odrobienia. Koledzy w innych miastach mogą się pochwalić wyższymi wskaźnikami, ale zazwyczaj jest to w miastach, w których floty autobusowe są na poziomie 100-150 autobusów. W tramwajach 33% taboru to tabor niskopodłogowy lub z elementem [red.-zapis niezrozumiały] niskowejściowym. W chwili obecnej posiadamy 67 pojazdów z klimatyzacją wnętrza w kłapy pasażerskiej. Również pojazdy nasze uzupełnione są o systemy informujące dla pasażerów w ilościach, tak jak przedstawia to przedstawiony slajd. Kolizje. To też ma związek z bezpieczeństwem i generalnie z jakością komunikacji zbiorowej. Tak jak wcześniej powiedziałem — codziennie 100 000 km. Jest to duża skala zadań i rzeczywiście mamy, szczególną uwagę przykładamy do wszystkiego, co dotyczy kolizji i zdarzeń, które mogłyby rodzić zagrożenia dla naszych pasażerów bądź dla innych uczestników ruchu. Otóż tutaj jedna, bardzo ważna uwaga. Niesprawność techniczna autobusu nigdy nie była przyczyną wypadku. To mamy potwierdzone z wielu ostatnich lat. W jednym przypadku w tramwaju na skutek awarii baterii doszło do kolizji, uderzenia tramwaj o tramwaj. Również, co nie jest bez znaczenia — nie doszło do wypadku, w którym czynnikiem sprawczym mógłby być alkohol. I teraz, jeśli Państwo pozwolicie — statystyki. One są niezwykle ważne. Pracując nad zagadnieniami bezpieczeństwa i organizacji pracy tak dużej firmy jak MPK, musimy się oprzeć na statystykach i obserwować trendy, bo one pokazują, że idziemy w dobrym kierunku, czy mamy sytuacje niepokojące. Muszę z dużą satysfakcją powiedzieć, że rok 2012 to rok zdecydowanie lepszy niż poprzedni. Ilość wypadków z winy motorniczego spadła o prawie 37%. To jest bardzo dobry prognostyk. On pokazuje podnoszenie się świadomości i samodyscyplinę. Również, jak Państwo zauważycie, ogólna liczba wypadków w roku 2012 znacząco spadła. Jeśli chodzi o komunikację autobusową – tu również obserwujemy trend bardzo pożądaną w spadku tej liczby wypadków. W przypadku trakcji autobusowej jest to spadek o 17%. I jak sądzę, Panie Przewodniczący, w tej części, w tym punkcie piątym to tyle, co miałbym do przekazania.

- **Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości – radny Rafał Czepil:** Panie Prezesie, nie ukrywam jestem trochę przerażony, bo z informacji i z charakterystyki taboru,

jaką Pan przedstawił wynika wbrew zapewnieniom, że prawie 30% taboru autobusowego ma 15 lat i więcej. Równie dobrze może to być i 20 lat. Według mnie taki wiek, to tak naprawdę techniczna śmierć większości wrocławskiego taboru. Czy mają Państwo jakieś plany wyjścia i być może wymiany? A jeżeli tak, to jak Państwo to chcecie przeprowadzić w czasie? Bo 30% to naprawdę bardzo wiele. I taki tabor jeździ po wrocławskich ulicach, i taki tabor przewozi wrocławskich pasażerów, w ogóle pasażerów w komunikacji miejskiej. Teraz moje pytanie — jakie macie Państwo plany, bo jest to najprostszy sposób, że takie sytuacje niebezpieczne mogą występować. I jak chcecie Państwo tego uniknąć?

- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej - Agnieszka Rybczak:** Nie ukrywam, że przygotowałam wiele pytań, natomiast rzeczywiście na wiele z nich Pan Prezes w swoim wystąpieniu odpowiedzi udzielił, więc dopytam o to, czego nie usłyszałam. Cieszy mnie, że mimo wszystko obraz, który się MPK wyłania z prezentacji przygotowanej przez Pana Prezesa, on nie jest taki słodki i nie mówi, że wszystko jest cudownie i wspaniale. Dostrzegane są również przez Państwa niedociągnięcia, jeśli chodzi o punktualność taboru, na co najwięcej biorących udział w sondażach różnorodnych osób się skarży. Dużo do życzenia pozostawia również czystość w pojazdach. Chciałam zapytać, czy jeśli chodzi o czystość i akty wandalizmu, które mają miejsce w pojazdach, czy zdarzało się, że wykorzystywali Państwo monitoring, jaki w wielu pojazdach jest do ustalenia sprawców i czy zdarzały się sytuacje, że konkretne osoby były pociągnięte do odpowiedzialności w tym zakresie? Chciałam nawiązać również do przywoływanych już przez Pana kontroli, które miały miejsce i w listopadzie, i w styczniu, i do pewnych środków zaradczych, które Państwo podjęliście, biorąc pod uwagę wyniki, jakie te kontrole przyniosły. Pojawiały się ze strony samych kierowców, pracowników MPK, czyli tych, którzy się najbardziej jakby na co dzień stykają ze stanem technicznym autobusów, że to oni jakby są tą pierwszą osobą, która powinna wskazywać, jeżeli coś jest nie tak z autobusem na bieżąco, czy tak? I czy jest Pan w stanie obiecać, że nie będzie więcej takich sytuacji, że kierowca zamiast zgłosić do Was awarię, tutaj takiego słynnego już przypadku, kiedy były niesprawne hamulce. On nie wiem, z jakich powodów tego nie zrobił. Może zwyczajnie ze strachu, obawiając się o własną pracę, pojechał po prostu na policję. Zamiast nie wyjeżdżać w ogóle tym autobusem z zajezdni — to jest niedopuszczalne. Chciałam zapytać również, czy prawdą jest, że w przetargach na części zamienne do taboru głównym kryterium wyboru jest cena, a jakość jest dopiero gdzieś tam z tyłu na jakiś innym kolejnym miejscu. Chciałam również zapytać o taką rzecz — czy autobusy, czy tramwaje również są objęte ubezpieczeniem OC? Chciałam tutaj przywołać przykład, który miał miejsce chyba w zeszłym roku, być może w 2011. W słynnym zdarzeniu trzech tramwajów na ul. Legnickiej, gdzie szkody były dość znaczne, bo one były z udziałem nowych tramwajów Skoda. Czy Państwo podliczyli wszystkie straty i również koszty związane z naprawą? Z tym, że trzeba było uruchomić chyba wtedy komunikację zastępczą, bo to było dość poważne utrudnienie, z odszkodowaniem dla osób, które były w tych wypadkach poszkodowane. Jak to się ma do ewentualnych stawek za ubezpieczenie i do kosztów związanych z ubezpieczeniem tych pojazdów? I jeszcze *a propos* punktualności mam jedną uwagę. To, że autobusy przyjeżdżają przed czasem i tramwaje to jest również brak punktualności.
- **Klub Radnych Rafała Dutkiewicza – radny Jan Chmielewski:** Chciałbym nawiązać do takiego istotnego wskaźnika. Na początku, kiedy firma rozpoczęła swoją działalność, wskaźnik wykorzystania taboru, Panie Prezesie był, o ile pamiętam, ok. 70%. Chciałbym ewentualnie się dowiedzieć, jak jest teraz, bo to świadczy o wielu przedsięwzięciach, które należy podjąć, żeby ten wskaźnik był zdecydowanie lepszy. I jeżeli chodzi o preferencję dla komunikacji zbiorowej, to jest zawsze coś kosztem czegoś. I tutaj naszym zdaniem właśnie to, że mówimy

o punktualności, ok. 80%, co Pan powiedział, to jest pewna konsekwencja wydzielania torowisk, ale nie tylko oczywiście. Budowa wspólnych odcinków autobusowo-tramwajowych, także budowa zintegrowanych i funkcjonalnych pętli autobusowo-tramwajowych, odpowiednie zwrotnice sterowane na podczerwień, czy sygnalizacje wzbudzone. To dopiero całość jakby tych przedsięwzięć powoduje, że możemy patrzeć w kierunku polepszenia wskaźników, jeżeli chodzi o te parametry, którymi się tutaj akurat w tym punkcie interesujemy. Rzeczywiście problemem ciągle jest czystość i komfort jazdy. Problem jest taki. Ja sam dużo korzystam z komunikacji zbiorowej i wiem, że w wielu wypadkach ludzie jak gdyby tutaj boją się zwracać uwagę o swoje bezpieczeństwo. I stąd problem jest tego „okamerowania”. Czy wszystkie pojazdy mają? To też jest element taki, który ewentualnie może jakieś zdarzenia zarejestrować, żeby po prostu inni mogli czuć się bezpiecznie.

Dyskusja:

Radny Piotr Babiarski: Panie Prezesie, z prezentacji którą Pan przedstawił, wynika, że co piąty kurs jest spóźniony. Podał też Pan informację, że zarząd pracuje nad projektami, które miałyby doprowadzić do sytuacji, że tych kursów byłoby jeszcze mniej. Jakże to są konkretnie działania? Proszę o wymienienie.

Radna Wanda Ziembicka-Has: Szanowny Panie Prezydencie, Szanowny Panie Przewodniczący, Wysoka Rado! Ja w tym ciemnym tunelu, w który próbuje zabrnąć opozycja, krytykując cały czas MPK, widzę światło. Bardzo dobrą rzecz m.in. sprawdzoną przez radnych osiedlowych. Jako przewodnicząca Zarządu Osiedla Plac Grunwaldzki mogę to stwierdzić po spotkaniu z rzecznikiem — zapomniałam, bardzo przepraszam, jak pani Popławska ma na imię — ale to świetny pomysł, że przy MPK istnieje rzecznik pasażerów, związany ze skargami pasażerów. Mam tylko do Pana prośbę, bo można do niej zadzwonić, wysłać maila, powiedzieć o problemach na danym osiedlu, co szwankuje. Nie trzeba zawracać głowy, że tak powiem, samej dyrekcji MPK, czy zarządowi, tylko poprzez tego rzecznika. Tylko mam do Pana prośbę — ponieważ to, że my jako rady osiedla dostaliśmy taki komunikat chęci spotkania się z radnymi osiedlowymi, ale także ze społeczeństwem, mieszkańcami danego osiedla, to wspaniałe. Ja jeżdżę tramwajami, nie prowadzę samochodu. Widziałabym również komunikat z telefonem kontaktowym, żeby był w tramwajach. Bo jestem świadkiem, jak ludzie złorzeczą, naprawdę robią zdjęcia, wyzywają, krzyczą — właśnie, bo się coś zaczyna, coś nie gra. A poza tym czasami gra to cholerne radio u motorniczego, to po co mają pisać do nas radnych skargi, przychodzić na dyżury, pisać tutaj skargi, jeśli mogą się z rzecznikiem skontaktować? A świadomość tego, że jest rzecznik, to chyba jest jeszcze, niestety, bardzo niska. Więc jeśli mogą Państwo, bo widzę, że na tych wyświetlaczach przekazujecie różnego rodzaju komunikaty, żeby można było taki komunikat, że rzecznik przyjmuje i ten mail kontaktowy, dlatego że to naprawdę wszystkim nam ułatwi, a szczególnie mówię o mieszkańcach — najpierw ten mały. Nie trzeba do Pana Boga od razu ze skargą, tylko ten pierwszy szczebel. Przecież wystarczy, że ta Pani, tak jak nam pomogła na pl. Grunwaldzkim i chciałam powiedzieć Pani Przewodniczącej Klubu Radnych Platformy Obywatelskiej, że na pl. Grunwaldzkim od półtora miesiąca działają wszystkie tablice. One nie działały w grudniu na początku, w listopadzie, kiedy zostały zalane, zmoczone, bo to elektronika, ale na skutek mojego zapytania, moich interwencji jako radnej osiedla i listów, zostało to naprawione. I od świąt działa, do dzisiaj włącznie, bo dzisiaj wsiadałam tam na przystanku i wysiadałam na przystanku, więc będę wiedziała, czy o północy, czy za 2 godziny, godzinę będzie to działało. Tak że dziękuję bardzo, że jest rzecznik do tak ważnych spraw i jest to łącznik między Panem a obywatelami naszego miasta, o którym może nie wszyscy obywatele wiedzą. Więc dlatego proszę o rozpropagowanie tego.

Radny Jerzy Skoczylas: Chciałem się wypowiedzieć tuż po Wandzie. Nie rozumiałem za bardzo, Wanda. Z jednej strony stwierdziłaś, że opozycja widzi same ciemne strony w MPK, a ty widzisz dobre. A z drugiej strony mówisz, że jak jeździsz tramwajem, to ludzie krzyczą i złorzeczą, i nie mają, gdzie dzwonić. To jak? Fajnie jest w tych tramwajach czy nie? Bo nie wiem.

Radna Renata Granowska: Ja myślę, że sama opozycja w tych tramwajach jeździ, jak tak krzyczy i złorzeczy. Ale do rzeczy. Jedno pytanie do Pana Prezesa. Tutaj mnie zaciekała taka rzecz, że planujecie Państwo myjnię wybudować. To rozumiem, że te spotkania w Wojewódzkim Funduszu Ochrony Środowiska, jakie Pan ostatnio odbywa z Panem Prezesem, to są spotkania, które doprowadzą do tego, że Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska będzie finansował tę myjnię, czy tak? To takie moje pytanie jest, czy to nie będzie z budżetu Miasta, tylko z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska? A druga uwaga do Pani Wandy Ziembickiej-Has. Jak Pani Radna Rybczak mówiła o tych tramwajach, że albo się spóźniają, albo przyjeżdżają przed czasem i mówiła, że to też jest niepunktualność, a Pani tak powiedziała, że i tak źle, i tak niedobrze. Dokładnie — tak źle i tak niedobrze. Ponieważ jeżeli pasażer przychodzi na przystanek i widzi, o której jedzie tramwaj czy autobus, są godziny wypisane, to jeżeli ktoś się gdzieś wybierał, to wołałby, żeby jednak te godziny były takie, jak na rozkładzie jazdy. Więc potwierdzam — i tak źle, i tak niedobrze. Tramwaje i autobusy powinny we Wrocławiu jeździć punktualnie, zgodnie z rozkładem jazdy.

Radny Sebastian Lorenc: Wysoka Rado, Panie Przewodniczący! Pan prezes wspomniał tutaj o zakupach taboru autobusowego. Chciałbym, żeby odniósł się do takich kwestii, bo z informacji posiadanych przeze mnie wynika, że część mercedesów została zakupiona w roku 2008. Więc są to chyba autobusy pięcioletnie, a nie czteroletnie. Również jest taka informacja, że w 2009 r. zostały zakupione tylko 33 autobusy, a prezentacja uwzględnia wiek od 0 do 4 lat i od 6 do 15. Brakuje tego taboru w wieku 5 lat. I mówimy tutaj trochę o spóźnieniach, o szeroko pojętej punktualności komunikacji zbiorowej we Wrocławiu. Proszę Państwa, to zagadnienie nierozłącznie wiąże się z jakością dróg w naszym mieście. Żeby autobusy były punktualne, to muszą mieć bądź wydzielone buspasy, bądź ten system komunikacji musi być na tyle wydolny, żeby one nie stały w korkach. Spóźniają się, dlatego że stoją w korkach. Korki są, dlatego że cały system komunikacji, w tym komunikacji zbiorowej po prostu jest niewydolny. Wspomnieli również Państwo o sprawności technicznej pojazdów. Tak zastanawiam się, jeżeli jest tak dobrze, jeżeli one są wszystkie sprawne i w zasadzie tutaj Pan Prezes nie dostrzega żadnych problemów, to dlaczego zwolniono dyrektora ds. taboru? Chyba nie za niewinność, tak mi się wydaje. I teraz jeszcze *a propos* wieku naszych pojazdów. Proszę Państwa, to też jest niezwykle istotna kwestia. Tabor tramwajowy powinien być wymieniany co 25 lat, więc jeżeli nasze tramwaje nowoczesne Skody zostały kupione 7 czy 8 lat temu, to one są już prawie w połowie swojego czasu użytkowania, czyli za chwilę również będziemy je musieli wymienić. Nie wiem, jak długo jeszcze Pan Prezes będzie wspominać o nowych skodach – one nowe już nie są. Ja bym prosił Pana Prezesa o ujawnienie statystyk awaryjności, o ujawnienie tych ksiąg. Nie wiem, jak to się fachowo nazywa, te książki napraw. Ile tam jest pozycji, co się w tych autobusach dzieje, co się w tych tramwajach psuje? Poza tym również myślę, rzeczą jakoś szerzej mi znaną jest fakt, że kupiliśmy tańszą wersję tramwajów marki Skoda, czy tak? Ponieważ pod każdym z przegubów nie znajduje się wózek, co powoduje, że w tych przegubach, które są przegubami tzw. wiszącymi należało zastosować siedzenia. Ponieważ jeśli tramwaj byłby wypełniony w zbyt dużej mierze, mogło dojść do urwania tego przegubu. Znowu mamy do czynienia z faktem oszczędności, która wpływa na przepustowość tego taboru.

Radna Agnieszka Rybczak: Mi tutaj umknęła jeszcze jedna kwestia. Kiedy przygotowywałam się do swojego wystąpienia, to oczywiście przejrzałam sobie materiały dostępne również w Internecie. I w jednym z wywiadów nie starym, bo z 17 lutego właśnie, Pan Prezes mówił o takiej diagnozie robionej dla Wrocławia przez PwC

[red. — PricewaterhouseCoopers]. I wyniki tej diagnozy wskazują, że ok. 2025 r. Miasto osiągnie standard porównywalny z krajami Europy Zachodniej. I z analizy tej wynika, że we Wrocławiu powinno wtedy jeździć ok. 600 autobusów, czyli dwukrotnie więcej niż teraz. I chciałam zapytać, czy wobec tego mają Państwo plan, jak w ciągu tych 12 lat ma dojść do tej liczby autobusów wskazanej w diagnozie, czyli do 600?

Radny Łukasz Wyszkowski: Panie Prezesie, mam pytanie dotyczące właśnie tych naszych nowych Skód. Powiedzmy są najnowsze, wobec tego możemy mówić, że nowe.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Bo 3 razy 7 to dopiero 21, a Pan Radny mówił o 25, więc to nie jest taka starość.

Radny Łukasz Wyszkowski: Tak naprawdę interesuje mnie linia 33 - czyli konkretnie mówiąc od stadionu do stadionu. Do obsługi tej linii używane jest mniej więcej ok. 17 tych dwukierunkowych tramwajów. I teraz tak – z umowy wynika, że koszt tego jednego tramwaju, jednej Skody, to ok. 9 mln PLN. Z prezentacji, jaką przedstawił nam pan radny Wild wynikało, że w ramach modernizacji i zakupu tramwajów WrAs, koszt wychodzi ok. 4 mln PLN. Wobec tego, że na jednym i na drugim końcu linii 33 mamy do czynienia z pętlą, wobec tego tradycyjny tramwaj bez trudu poradzi sobie z pokonaniem tej trasy. Wydaliśmy jakieś, żeby tutaj przeliczyć tą różnicę, tj. ok. 70 mln PLN niepotrzebnie. Wobec tego mam pytanie o celowość zakupu akurat tramwajów dwukierunkowych do obsługi tej trasy? Bo być może one byłyby celowe, gdybyśmy mieli jeszcze jakieś inne trasy. Ale dlaczego akurat na tej trasie, która z powodzeniem mogłaby być obsługiwana przez o wiele tańsze tramwaje. Kolejna rzecz, to Pan zauważył w swoim wystąpieniu, że ok. 20, 1/5, może trochę więcej kursów MPK, to kursy opóźnione czy spóźnione. Czy wobec tego MPK ponosi jakiegokolwiek kary wynikające z tych opóźnień? Bo z umów zawartych z innymi przewoźnikami wynika, że tam dosyć restrykcyjnie wymagamy punktualności. I ostatnia rzecz – dotyczy ona kosztów czy strat ponoszonych w związku z niewydzieleniem torowisk we Wrocławiu. Czy Państwo przedsięwzięliście jakieś działania, które zmierzają ku temu, żeby tych wydzieleni było we Wrocławiu więcej? A jeżeli tak, to o jakie wydzielenia Państwo się staracie i gdzie możemy się takich wydzielonych torowisk w najbliższej przyszłości spodziewać?

Radny Rafał Czepil: Panie Prezesie, jeszcze powracając tutaj do taboru tramwajowego, skąd decyzja o wyborze takiego rozwiązania krańcowego i kto podjął decyzję, że takie, a nie inne rozwiązanie przy nowych liniach we Wrocławiu jest? To jest moje pierwsze pytanie. Drugie moje pytanie — ile MPK zapłaciło kary w 2012 r. z tytułu niezrealizowanych kursów lub spóźnień? Drugie pytanie i również w kontekście finansów — ile codziennie mniej więcej albo jeżeli da się to precyzyjnie określić jest kursów zastępczych we Wrocławiu?

Prezes MPK Władysław Smyk: Zacznę od planu wymiany taboru. Wspomniał Pan o niepokojącej liczbie autobusów starych. Jak wspomniałem — na najbliższym spotkaniu rady nadzorczej będziemy przedkładać propozycje wdrożenia projektu inwestycyjnego, który zakłada w jednym wariancie zorganizowanie przetargu na zakup 25 autobusów, których dostawa nastąpiłaby styczeń-marzec, może styczeń-luty 2014, bo takie są realne terminy dostaw, procedura przetargowa trwa. Potem wykonawca standardowo potrzebuje ok. 6 do 7 miesięcy na zrealizowanie zamówienia. Wstępnie otrzymałem od pana prezydenta Adamskiego zielone światło do przystąpienia do tego procesu. Będziemy również chcieli zaprezentować opcjonalnie przetarg, który by opiewał na 50 autobusów, ale z dostawami na początku 2014 i koniec 2014, z płatnością w roku 2015. To diametralnie poprawiłoby sytuację trakcji autobusowej. Monitoring. Też o tym wspomniałem. Rzeczywiście, sporą część taboru wyposażyliśmy w monitoring, w związku z czym możemy obserwować czy nagrywać sytuacje, w których dochodzi do agresji, przestępstw, również wandalizmu. Współpracujemy również z policją, chcemy uruchomić nocne patrole, które są szczególnie istotne z uwagi na bezpieczeństwo i pasażerów,

i kierujących. Powiem tyle — dotychczasowe doświadczenia w ściganiu wandal, nie napawają optymizmem, tzn. większość tych najbardziej dokuczliwych zdarzeń, drobnych typu zamalowanie, zadrapanie nie jest przez sądy uznawane przez czyn, który by wymagał uruchomienia całej procedury. Natomiast w sytuacjach już cięższego kalibru, np. dewastacja automatu biletowego, dewastacja monitoringu, kradzież kamer, w takich sytuacjach już pewne sukcesy mamy. Natomiast, dlatego wspominałem o tym, że będziemy podtrzymywać proces, nazwijmy to, rewitalizacji tego taboru, który podlega agresji wandal, gdyż musimy taką rezerwę stworzyć, bo w żaden sposób inny nie będziemy w stanie wyegzekwować od tych drobnych chuliganów jakiegoś zadośćuczynienia. I to jest niestety, nazwijmy to, społeczny koszt tego, że są wśród nas wandy. Tu jedna uwaga. Odniosę się do przypadku, który Pani poruszyła, który wywołał też sporą dyskusję w prasie — owego kierowcy, który pojechał na policję, żeby była pełna jasność. Otóż ten kierowca przejmował autobus od zmiennika, bo był na drugiej zmianie. Ten autobus w pierwszej części dnia realizował kursy bez zastrzeżeń. Jego kolega nie zgłosił żadnych zastrzeżeń do stanu technicznego autobusu. Natomiast pan kierowca zasygnalizował, że jego zdaniem jest zbyt duży luz w układzie kierowniczym, bo też nieprawdziwą informację przekazał rzecznik policji, że dotyczyło to hamulców. Dotyczyło to luzu w układzie kierowniczym. Normalna procedura w takich sytuacjach jest taka, że centrala ruchu zaleca czekać na przyjazd pogotowia technicznego, który oceni, co dalej z tym robić. I tak też się stało. Po przybyciu ekipa techniczna stwierdziła, że lepiej, żeby autobus zjechał na zajezdnię, bo muszą to sprawdzić. Zwracam Państwu uwagę, to jest może detal techniczny, ale luz w kierownicy jest niezwykle subiektywnym odczuciem. Dla jednego jest za duży, a on się musi mieścić w pewnym tolerancjach. O tym stanowią przepisy i dane techniczne. I chodziło o to, żeby sprawdzić to na zajezdni. Tym samym kierowca dostał polecenie zjazdu na zajezdnię, czego nie uczynił, tylko pojechał na policję. A przyczyny, dla których to zrobił, zostawmy, bo to już jest historia, nieważne. Ponadto chciałem Pani powiedzieć, że z dużym zadowoleniem przyjąłem w owym czasie, co nie zawsze mnie zachwyca, ale akurat w tym momencie było mi to bardzo na rękę. Kontrole Państwowej Inspekcji Pracy, która sprawdzała właśnie ten aspekt, czy istotnie kierowcy są zastraszani, czy mechanicy boją się coś zrobić albo coś jest zamiatane pod dywan. Ta kontrola nie wykazała takich zdarzeń i nie potwierdziła tych enuncjacji, które w prasie się pojawiały o rzekomym zastraszaniu, strachu przed utratą pracy etc. Przetargi na części zamienne. Istotnie, jeszcze do pewnego czasu kryterium ceny było jedynym kryterium. Brało się to również z tego, że wszyscy dostawcy części zamiennych, muszą się posługiwać ważnymi certyfikatami jakości, które są wydawane przez odpowiednie instytucje, które certyfikują części zamienne. Niestety, świat jest taki, że część, która idzie do certyfikacji jest dobrej jakości, a potem reszta partii pochodzi albo z Indii, albo z Chin. Podjęliśmy decyzję, również w kontekście tych kontroli, które były przeprowadzone, że odchodzimy od tej procedury, mając pełną świadomość, że niektóre części będziemy kupować drożej. Ale te, które są newralgiczne, te, które są istotne dla bezpieczeństwa, będziemy po prostu kupować oryginalne od dostawców taboru. Zaniechaliśmy praktycznie całkowicie regenerację części, uznaliśmy, że to nie ma sensu. Tramwaje i autobusy oczywiście są ubezpieczone i obie trakcje mają ubezpieczenie OC. Zdarzenie na ul. Legnickiej rzeczywiście było dla nas bardzo dotkliwe w sensie finansowym, aczkolwiek znacznie bardziej nas to dotknęło w warstwie wizerunkowej i pewnej wrażliwości, ponieważ ponad 30 naszych pasażerów doznało urazów. Skutki. Mogę w tej chwili Pani powiedzieć tylko o skutkach finansowych związanych z naprawą tego tramwaju. Naprawa tego tramwaju kosztowała 1 700 000 PLN. Drugi uszkodzony tramwaj został poddany remontowi i to były niewielkie pieniądze, bo to bardzo prosta konstrukcja i szybko się udało to usprawnić. Skutek tego zdarzenia był taki, że składka ubezpieczeniowa w roku 2012 skoczyła nam z 4,5 do 9,5 mln PLN. PZU skwapliwie wykorzystało ten argument, mimo iż tak naprawdę koszty naprawy ponieśliśmy my, bo pojazd nie był objęty ubezpieczeniem Autocasco(AC). Jeśli chodzi natomiast o odszkodowania osobowe — w tej chwili nie potrafię powiedzieć, ponieważ czas, w którym przysługują pasażerom roszczenia jest okresem 3-letnim i dopiero po tym czasie będziemy w stanie stwierdzić,

jak wielu pasażerów ubiegało się o odszkodowanie i jakie otrzymało. Ale ono już będzie z ubezpieczenia tego, które w tamtym czasie było. Niemniej w tym roku udało nam się po zorganizowaniu przetargów i we współpracy w brokerem, obniżyć składkę ubezpieczeniową na obie trakcje do 7 800 000 PLN. O 1 800 000 PLN zeszliśmy w dół. Jeżeli będzie dobra tendencja, zmniejszające się ilości wypadków, liczę na to, że w przyszłym roku również uda nam się zejść niżej. Jeszcze o punktualności. Oczywiście, proszę Państwa, że przyjazd przed czasem też nie jest punktualny. Ja tylko zasygnalizowałem uczciwie jak mierzymy, że przyjmujemy pewien pas tolerancji, w którym uznajemy, że to jest akceptowalne. Oczywiście ideałem byłoby tak, że wybija gong, jest właściwy czas i właściwy pojazd jest na miejscu. Powiem tak – minuta przed czasem nie jest jeszcze taka zdrowa, bo przecież każdy z nas, kiedy planuje podróż, przychodzi z pewnym zapasem. Nikt nie przychodzi w momencie, kiedy ma przyjechać pojazd, tylko jest tam 2-3 minuty wcześniej, po drodze nie musi się spieszyć, nie musi biec itd. Więc nie oceniałbym tak kategorycznie, że to jest nielogiczne. Z kolei, jeżeli mamy częstotliwość 12-minutową, a niebawem będziemy wprowadzać pewnie jeszcze wyższą, to się okaże. Tam szczególnie w tramwajach plus, to być może, że te 3 minuty opóźnienia nie stanowi jeszcze takiego dramatu. Niemniej statystyki pokazują, że poniżej 70% to są punktualne, w rozumieniu takim jak to Państwu zaprezentowałem. Nie chciałbym, żebyście mnie Państwo przewrotnie zrozumieli, ale jedną z metod na poprawienie punktualności jest przede wszystkim poprawa rozkładów jazdy. Bo skąd się bierze niepunktualność? Z rozbieżności między tym, co faktycznie obserwujemy, czyli przyjazdem pojazdu, a tym, co jest napisane na kartce na słupku. To jest powód niepunktualności. I teraz ważną rzeczą jest to, żeby bardzo skrupulatnie i mądrze przeliczyć, jakie są faktyczne, możliwe czasy przejazdu między jednym a drugim punktem. Nie jest to łatwe, bo jeżeli chcemy wprowadzić sztywny rozkład jazdy, który opíše daną linię każdego dnia o każdej porze, to może się okazać, że albo zadaliśmy zbyt trudne warunki i pojazd nie jest w stanie w określonych warunkach dotrzeć na czas i jest spóźniony, albo możemy zadać warunki zbyt bezpieczne i żeby był punktualnie pojazd bardzo wolno jedzie. I takich sytuacji też mamy sporo. Ludzie się zżymają na nas, że tak wolno jedzie, a jest pusto. Bo on jedzie dokładnie z rozkładem jazdy. Problem jest tylko w tym, że zmienność sytuacji drogowych jest tak duża, że inaczej nam się jeździ w piątek po południu, inaczej się jeździ w poniedziałek rano i skonstruowanie rozkładu jazdy, który by uwzględnił te wszystkie zmienne, które są niestety również i niewiadome, powoduje, że mamy pewien uśredniony, jak się nam wydaje, rozkład jazdy, który jest najbliższy prawdopodobnemu do zrealizowania. I stąd powstają te trudności w dotrzymaniu takiej punktualności. Ona się nie bierze z lenistwa kierującego, ona się nie bierze z niechlujstwa. Ona jest wynikiem wielu składowych, zmiennych, nieznanych, które wpływają na to, jak przebiega na linii. Oczywiście, to wszystko się uspokaja, kiedy jest poza szczytem. Wtedy praktycznie nie notujemy istotnych odchyień, jeśli chodzi o punktualność. Jest jeszcze jeden czynnik, o którym trzeba pamiętać i nad tym ciężko pracujemy, i intensywnie a jest to również pewna postawa kierujących, którzy muszą być świadomi, że jakość usługi bierze się właśnie z punktualności. To jest jeden z ważniejszych elementów. [głosy z sali] Pyta Pan o kary. Proszę Państwa, będzie jeszcze część poświęcona sytuacji finansowej i powiedzmy sobie to wprost i otwarcie — otrzymujemy od Miasta zapłatę, która pozwala nam realizować zadania operacyjne, wywiązywać się z wszystkich zobowiązań wobec kredytodawców i częściowo pokrywać środki na odtwarzanie majątku, ale nie w pełni. I ta sytuacja, którą zresztą pan prezydent przedstawił, jawi się tym, że spółka odnotowuje straty. I w konsekwencji nie ma pokrytych wszystkich kosztów. I w ślad za tym nie prowadzi się w tej chwili w relacjach z Wydziałem Transportu polityki karania za spóźnienia. Natomiast nie otrzymujemy zapłaty za niewykonane kursy. Jeżeli nie zrealizujemy określonych zadań, płacone mamy za przejechane kilometry. Jeżeli zrobimy za mało, to nie mamy zapłaty. To musiałbym, proszę Pana, sprawdzić. Mamy statystyki. Ja to przygotuję i jakimś kanałem prześlę informację, ile mamy autobusów zastępczych, tzw. awaryjnych, które wyjeżdżają. [głosy z sali] Tak, to postaram się jak najszybciej Panu uzupełnić. Jeśli chodzi o wskaźnik wykorzystania – pracujemy na wskaźniku między 85 a 89% i stąd już

potrzeba odnowy taboru autobusowego, bo jesteśmy na granicy. Myjnia — istotnie rozmawiamy z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Miałem okazję spotkać się z panem prezesem Funduszu. Również moi ludzie się spotkali i poznajemy mechanizm ewentualnego wsparcia. Możliwe jest pozyskanie niskoprocentowanej pożyczki na zrealizowanie, być może z opcją jakiejś umorzenia części. Tą drogą chcielibyśmy spróbować pójść. Tym bardziej, że dopatrujemy się w tym szansy, gdyż musi być to myjnia, które spełnia wszystkie standardy ekologiczne z odtwarzaniem tej wody. Być może, że uda się jeszcze wdrożyć pomysł, aby to była deszczówka z dachów, bo mamy duże powierzchnie dachowe, z którym można byłoby tę wodę zebrać i wykorzystać do mycia tramwajów. Jeśli chodzi o mercedesy i Pańską uwagę. Otóż mercedesy były kupione w przedziale czasowym ok. 12 miesięcy. Pierwsze dostawy były w 2008 r. i następne w 2009 r. Potocznie się przyjęło, że w jednym roku. Kalendarzowo – w 2 latach. Możemy powiedzieć, że w tej chwili mercedesy są między 4 a 5 lat. Tak mogę Panu odpowiedzieć na to. Mniej więcej może nie 50/50, ale coś koło tego. Proszę Państwa, nie mam zwyczaju lukrować i opowiadać rzeczy nieprawdziwych. Ja przychodzę tutaj Państwu przedstawić same fakty. Przyczyną, dla której rozstaliśmy się z dyrektorem ds. przewozów było to, że był on odpowiedzialny, zgodnie z systemem zarządzania w naszej firmie, za procedurę związaną ze stanem technicznym i sprawnością techniczną autobusów. Ponieważ, co już wcześniej Państwu mówiłem, zdiagnozowaliśmy sytuację i nie upatrujemy problemów tej kontroli na zewnątrz, tylko odnajdujemy ten problem wewnątrz. Musieliśmy dokonać głębokiej rewizji tego, co się w naszej firmie dzieje i czy dzieje się prawidłowo i czy to, co widzimy, jest prawdziwe. I tu nie na wszystkie pytania była odpowiedź twierdząca. Stąd uznaliśmy, że chcąc poznać prawdę, musi to zrobić ktoś, kto nie odpowiadał za poprzednią pracę. I stąd ta decyzja. Tak że my odrabiamy lekcję pokory i odrabiamy również, powiem wprost, zaległości wieloletnie. Nastąpiła zdecydowanie pewna erozja, jeśli chodzi o reżim obsługi technicznej i przede wszystkim kontrolowanie metod pracy. I to naprawiamy w tej chwili, przy czym, tak jak wspomniałem, chodzi o to, żeby stworzyć model, który trwale to usankcjonuje i będzie sprawiał, że nie będzie to od akcji do akcji, tylko trwale pod kontrolą. Nie potrafię się odnieść do kwestii przegubów Skody i tego dylematu technicznego. Muszę odpytać swoich kolegów, bo nie znam tego przypadku. Jeśli chodzi o diagnozę PricewaterhouseCoopers — wie Pani, to jest pewna diagnoza, która pokazuje, że Wrocław ma wszelkie dane ku temu, żeby w okresie, powiedzmy, do 2025 r. osiągnąć standard zachodnioeuropejskiego miasta tej wielkości. Wiele czynników na to wskazywało. I jednym z elementów, takim miernikiem opisywanym w tym raporcie, była komunikacja zbiorowa, w którym to wskazywano, że aby tak się stało, w materii komunikacji zbiorowej nasycenie pojazdami na ilość mieszkańców, powinno być na tym poziomie. I stąd ta kalkulacja, jeśli tak ma się stać, a daj Boże, żeby tak się stało, to powinniśmy dysponować 600 autobusami w roku 2025. To, co zaczynamy robić, wygląda w ten sposób — po pierwsze chcemy się do tego przygotować logistycznie, stąd zamieniamy działkę przyległą do naszej zajezdni na ul. Obornickiej, która należy do Miasta i przejmujemy ją, oddając w to miejsce część zajezdni Grabiszyńskiej, gdzie w przyszłości powstanie Muzeum Pamięć i Przyszłość, i mam nadzieję, że już niebawem będziemy na finiszu dogadania się w sprawie pozyskania ok. 10 hektarów czy 8 hektarów terenu przy ul. Granicznej od Agencji Mienia Wojskowego, gdzie powstanie nowa zajezdnia. Pozyskana działka przy ul. Obornickiej plus teren przy ul. Granicznej pozwoli nam stworzyć zajezdnię o potencjale flotowym na poziomie 300, 350 autobusów każda. A zatem logistycznie będziemy przygotowani, myślę, że w perspektywie 2-3 lat do tego, żeby taką flotę autobusów móc zgromadzić na zajezdni. Oczywiście, odrębną sprawą jest, kiedy zacząć kupować te autobusy. To wszystko jest ze sobą powiązane. Nie kupimy autobusów, jeżeli zapotrzebowanie z miasta na to nie będzie wpływało. Więc ten proces będzie trwał. Mamy przed sobą, jeśli sprawdzą się przepowiednie tej prognozy, mamy przed sobą jeszcze 12 lat. I spróbujemy, jak sądzę. To chyba wszystko. Jeśli chodzi o linię 33 — tak pokrótce. Proszę Pana, to jest projekt, który został opisany w tym projekcie, o którym zresztą pan dyrektor Komar mówił i on jasno określił, jakie pojazdy, skoro są dofinansowane, mają tam jeździć i będą takie jeździć przed najbliższe przez

5 lat. I to tyle, co mogę odpowiedzieć. O ile dobrze pamiętam – 14 pojazdów tam jeździ. [głosy z sali] Natomiast, wie Pan, ten projekt, koncepcja tego projektu zakładała właśnie taki kierunek. I tyle mogę w tej sprawie Panu przekazać.

[red.- W tym miejscu Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski ogłosił półgodzinna przerwę.]

6. Informacja Prezydenta na temat struktury zatrudnienia, siatki płac oraz wartości posiadanego majątku, w tym posiadanych na własność lub dzierżawionych przez spółkę MPK nieruchomości.

Prezes MPK Władysław Smyk: [red. - W swoim wystąpieniu Prezes posiłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo! Struktura zatrudnienia. Przykładamy ogromną wagę do tego, aby podnosić wydajność pracy w naszej firmie i założyliśmy sobie docelowo osiągnięcie takiej struktury, w której 65% załogi, to byłyby osoby kierujące, motorniczowie i kierowcy, natomiast 35% załogi, to pracownicy zaplecza technicznego, wszelkich służb pomocowych i administracji. Średnio roczne zatrudnienie w 2012 r., jakie osiągnęliśmy, to 2252 osoby, przy czym oczywiście schodziliśmy w dół. Na koniec grudnia 2012 r., zatrudnienie w naszej firmie to 2225 osób. To zbliżyło nas w tej strukturze generalnej podziału do poziomu 67% kierujących. Poprawiliśmy w stosunku do momentu, kiedy startowałem, było nas 60% kierujących, 40 pozostałych. O 2 punkty procentowe przesunęliśmy, czyli 62% kierujących, 38% pozostałych pracowników. Zadania, które mamy wytyczone na ten rok, ustawiają sprawy jasno — nie przewidujemy żadnych zwolnień ani ruchów redukujących wielkość zatrudnienia. Chcielibyśmy niemniej utrzymać średnio roczne zatrudnienie na podobnym poziomie, czyli gdzieś 2250, 2260 osób. Na utrzymanie tego dobrego poziomu, niskiego, wpływ będzie miało wiele czynników. Jednym — często powtarzana prędkość komunikacyjna, która istotnie wpływa na ilość zatrudnionych kierowców i motorniczych. Tu odnotowaliśmy wzrost tej prędkości w stosunku do roku 2011 o mniej więcej ok. 5%. I drugi czynnik, też niezmiernie ważny, to absencja. Tu obserwujemy bardzo dobry trend spadkowy. Porównując rok 2008 z rokiem 2012 odnotowaliśmy spadek absencji chorobowej wśród kierujących z poziomu przeszło 270 000 godzin do 148 000 godzin. Jak sądzę i świadomość, i czynniki dyscyplinujące sprawiły, że sięganie po zwolnienie lekarskie nie jest tak częste, jak było wcześniej. Dla zobrazowania — 148 000 godzin w skali roku, jeżeli podzielimy przez 2018, taki mniej więcej nominalny roczny jest dla pracownika, to mówimy o grupie 70 pracowników, którzy muszą być zatrudnieni po to, żeby uzupełnić niedobory absencyjne. A to, gdyby przełożyć na pieniądze, mnożąc przez koszty 60 000 — koszty płacy z pochodnymi, to daje 4 200 000 PLN. Taki jest koszt absencji chorobowej wśród kierujących. Tak to działa. Pozwoliłem sobie, szanowni Państwo, zaprezentować skompresowaną informację na temat płac, gdyż siatka płac w MPK nie dość, że jest dość skomplikowana, ale za chwilę będzie przedmiotem rokowań ze związkami zawodowymi, w związku z wypowiedzeniem układu zbiorowego, będziemy ją chcieli zupełnie inaczej konfigurować. Niemniej te dane, które tu Państwo przedstawiam, obrazują, jak wygląda średnia płaca w MPK, średnioroczna płaca w roku 2012. Jest to niecałe 4400 PLN brutto. Zobrazowałem również, jak wyglądała dynamika wzrostu tych wynagrodzeń. Między rokiem 2010 a 2012 ten przyrost średniej płacy, średniorocznej w MPK wyniósł niespełna 7%. Ale pozwolę sobie pokazać Państwu jeszcze jeden istotny element jako dodatek do tego, który pokaże, co się kryje za decyzjami z tym związanymi. Otóż badamy również dość prosty wskaźnik wydajności w firmie. Miernikiem jest ilość wykonanych tysięcy kilometrów na jednego zatrudnionego. I tak wygląda w tym aspekcie wzrost wydajności w MPK? Na przestrzeni 2010-2012 wzrost tej wydajności przekroczył 8%. Trzymamy się pewnej polityki, również w negocjacjach ze związkami zawodowymi, że tam, gdzie jest wzrost wydajności pracy, tam się pojawia element i motywujący, i nagradzający. A zatem — kto uczestniczy w wytworzeniu, też uczestniczy w podziale. To powoduje,

że znajdujemy wspólny język ze związkami zawodowymi, również w takiej materii, jak wynagrodzenia, które w zasadzie MPK ma swój cykl coroczny. To tytułem informacji na temat spraw płacowych. Odnosząc się do kwestii majątku — wartość, obecna wartość majątku to 631 700 000 PLN, przy czym wartość gruntów to ponad 32 mln PLN, budynków i budowli. W sumie mamy ich 119. To przeszło 85 mln PLN. Nie wynajmujemy, nie jesteśmy najemcami żadnych obiektów, czy biurowych, czy technicznych. Natomiast wynajmujemy pomieszczenia. Jednym jest obiekt przy zajezdni drugiej, ulokowana tam jest przychodnia lekarska Lek-Trans. I na zajezdni IX jest firma, która chyba zajmuje się kwestiami pracy tymczasowej, wynajmuje jakieś małe pomieszczenia biurowe. W zasadzie nie prowadzimy w tej chwili jakiegś specjalnej działalności przychodowej, jeśli chodzi o wynajem powierzchni z naszych obiektów. Kwestia poniższego diagramu, który pokazuje zadłużenie, co się odnosi jak gdyby do punktu następnego o sytuacji finansowej, więc na razie tego nie skomentuję.

- **Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości – radny Rafał Czepil** Panie Prezesie, pokazał Pan na slajdzie zmniejszenie zatrudnienia w obszarze technicznym. To wydaje się bardzo newralgiczny obszar, szczególnie w kontekście tych problemów i awarii. Czy jedno nie wynika z drugiego, że mniejsze zatrudnienie, to więcej awarii? I czy to jest dobry kierunek? To, co pokazały ostatnie wydarzenia, szczególnie jeżeli chodzi o tabor i całe usterki, awarie, jakie miały miejsce.
- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej - przewodnicząca Renata Granowska:** Panie Prezesie, na tej siatce zatrudnienia ja chciałam dopytać, bo Pan podliczył wszystkich pracowników tych dodatkowych. Ilu pracowników jest w serwisie? Czyli serwisuje tabor i autobusowy, i szynowy? Drugie moje pytanie i tego też mi zabrakło, bo Pan uśrednił płace w MPK. Rozumiem, że wliczył Pan w to wynagrodzenia zarządu, pracowników administracyjnych. Mnie natomiast interesuje płaca kierowcy albo motorniczego, jak wygląda? Nie uśredniając oczywiście, nie biorąc pod uwagę tych najwyższych stawek zarządu i osób pracujących, mówiąc wprost, przy biurkach. Jeszcze jedno pytanie, to pytanie jest do Pana Wiceprezydenta Adamskiego. Czy prawdą jest, Panie Prezydencie, że prowadził Pan w 2012 r. rozmowy ze Skodą na temat przekazania działki, jaką posiada MPK pod serwis? Czy prawdą jest, że chciał Pan ściągnąć tutaj do nas do Wrocławia serwis Skody, w zamian za tę działkę? Mówię tak ogólnie, to nie jest tak, że tutaj. A jeżeli tak, to na jakim etapie są te rozmowy? Czy były rozmowy, że nasz stadion nazywałby się Skoda Arena? Czy proponował Pan to w Skodzie, że w zamian za, powiedzmy, ściągnięcie serwisu Skody do Wrocławia i danie pracy, miałoby się nazywać Skoda Arena. A jeżeli takie rozmowy są prowadzone, to proszę nas o tym poinformować. A jeżeli taki efekt miałby zostać osiągnięty w rezultacie prowadzonych przez Pana rozmów, to moje pytanie jest – co wtedy z pracownikami serwisu tutaj naszymi wrocławianami, którzy, bądź co bądź, pracują w serwisie naszej komunikacji zbiorowej?

Dyskusja:

Radny Krzysztof Bramorski: Panie Przewodniczący, Panowie Prezydenci, Wysoka Rado — przede wszystkim — Panie Prezesie! Chciałbym uzyskać odpowiedź na następujące pytania. Po pierwsze — Pan powiedział o zmniejszeniu zatrudnienia. Proszę powiedzieć, w jaki sposób to zmniejszenie zatrudnienia jest rekompensowane przez umowy cywilnoprawne zawierane z kierowcami i motorniczymi? Ile takich umów jest zawieranych? Czy da się to przeliczyć chociażby na etaty, przeliczając godziny, bo przecież kierowcy zatrudnieni na podstawie umów o pracę, też są rozliczani według stawek godzinowych. I czy w związku z tym, nie ma tutaj jakby rekompensaty tego zmniejszenia zatrudnienia? Drugie pytanie mam takie — jaka jest tego przyczyna i czy to jest w Pana ocenie prawidłowa sytuacja, że kierowcy, motorniczy z wieloletnim, powiedzmy, dochodzącym do 10 lat stażem pracy, mają stawkę godzinową niższą

niż doraźnie zatrudniani przez Państwa na zastępstwa kierowcy i motorniczowie na podstawie umów cywilnoprawnych? I jak się to na kosztach spółki, ale o to będę pytał w kolejnym punkcie. Skoro w tym punkcie mówimy też o majątku, to już moja Przedmówczyni poruszyła sprawę nieruchomości. Chciałem się dopytać na podstawie wywiadu, którego Pan udzielił, takiego bardzo obszernego swego czasu... Skoro Państwo nie będziecie wykorzystywali działki przy ul. Obornickiej, którą Miasto przekazało i nie będzie tam rozbudowywana zajezdnia, to w jakiej formie i kiedy ta działka została zwrócona Gminie Wrocław po to, żeby mogła być wykorzystana w inny sposób? To jest w końcu majątek dość istotny. A z jakich środków Państwo, może inaczej, w jaki sposób — to jest też pytanie do następnego punktu, ale wiąże się w tej chwili — w jakiej formie Państwo przejmiecie i kiedy nieruchomość przy ul. Granicznej? A także w jaki sposób będziecie finansowali tam budowanie zajezdni przy ul. Granicznej i kiedy? I czy spółka ma na to pieniądze, czy znowu od Miasta je dostanie? Jak to będzie wyglądało?

Radna Mirosława Stachowiak-Różecka: Ile osób piastuje w firmie stanowiska dyrektorskie, łącznie z zarządem i jaka jest średnia pensja tych osób? Czyli dyrektorzy plus zarząd – średnia pensja.

Radny Rafał Czepil: Uzupełniając jeszcze pytanie Koleżanki, prosiłbym o informację, jak to się zmieniało na przestrzeni ostatnich 4 lat, stanowiska menadżerskie. Jak ta statystyka wyglądała? Jak to się zmieniało na przestrzeni ostatnich 4 lat?

Radny Sebastian Lorenc: Pan Prezes wspomniał tutaj o planach alokacji zajezdni autobusowych i tramwajowych, szczególnie zainteresował mnie plan stworzenia jednej centralnej zajezdni, jak się domyślam, przy ul. Granicznej. Panie Prezesie — czy to nie będzie trochę tak, że koszty, jakie będą musiały zostać wydatkowane na dojazd tych autobusów do jakby tych docelowych linii i poza tym zwiększenie natężenia ruchu w tym obszarze, bo mówimy przecież o jednej dużej zajezdni, w której nie będzie stać 20 czy 30 autobusów, tylko kilkaset autobusów, czy to nie spowoduje dodatkowych obciążeń? Bo według informacji posiadanej przeze mnie taki plan, polegający na lokowaniu zajezdni w różnych częściach miasta i przez to skracaniu tej drogi dojazdowej zarówno tramwajów, jak i autobusów do linii kursowania, no zdecydowanie bardziej optymalnym zarówno dla czasów kursowania, jak i ewentualnych utrudnień już w ruchu tych pojazdów, które mniej więcej o jednej porze jakąś większą grupą wyjeżdżają? Mówimy o autobusach dziennych. Mniej więcej o jednej porze zjeżdżają na zajezdnię i tramwaje podobnie.

Prezes MPK Władysław Smyk: Jeżeli chodzi o zaplecze techniczne, to w tej chwili na zapleczu technicznym tramwajowym w 4 obiektach pracuje 255 mechaników-elektryków. W tej grupie nie ma pracowników logistyki, czyli magazynierów, narzędziowców. W trakcji autobusowej zajezdnia na ul. Obornickiej to 160 mechaników, zajezdnia na ul. Grabiszyńskiej to 100 mechaników. Redukcje zaplecza technicznego, które były przeprowadzone w roku 2011 nie były sprawcą sytuacji, o której mówiliśmy wcześniej, a dotyczącej stanu technicznego. Zdiagnozowane przez nas niewłaściwe działania zaplecza technicznego nie były spowodowane brakiem rąk do pracy czy brakiem narzędzi, były spowodowane poluzowaniem dyscypliny zespołów obsługi technicznej. Niemniej przyjęliśmy po głębszej analizie kierunek, aby te struktury wzmocnić. Mówimy tutaj o grupie ok. 8 ludzi po to, żeby zwiększyć i siły, i kompetencje, jak również nadzór w porze popołudniowej, czyli drugiej zmiany i zmiany nocnej. Tam się musi odbywać intensywniejsza praca i pod większą kontrolą, tak że pewną korektę przyjmijmy. Natomiast byłbym bardzo daleki od tego, żeby uznać, że tamta decyzja skutkowałą sytuacją, którą odnotowaliśmy pod koniec roku 2012. Jeśli chodzi o płace kierowców brutto — 3338. To jest średnio roczna płaca kierowcy autobusowego w MPK. Motorniczy — 4388. Jeśli chodzi o umowy cywilnoprawne. Obecnie na umowach cywilnoprawnych mamy 50 kierujących. Nasze podejście do kwestii umów cywilnoprawnych jest następujące. To wszystko, co jesteśmy w stanie zaplanować i co ma obsługiwać

tw. pewną, liniową obsługę, mają wykonywać pracownicy zatrudnieni na umowę o pracę. Natomiast to, co jest nieprzewidywalne i co wymaga elastycznego podejścia, wzmacniamy grupą na umowy cywilnoprawne. Przy czym idziemy w kierunku redukcji tej liczby. W roku 2011 grupa osób na umowach cywilnoprawnych, to było przeszło 100 kierujących. Schodzimy z tego. Chcemy utrzymać tę grupę — imprezy stadionowe, inne okolicznościowe sytuacje również ta grupa 50 osób pozwala nam sprawniej zarządzać kwestiami urlopów dla pracowników na umowę o pracę. Stawka. Jeśli chodzi o stawkę — istotnie, podnieśliśmy, analizując rynkowe uwarunkowania, stawkę godzinową dla pracowników na umowy cywilnoprawne. Ale proszę pamiętać, że nawet jeżeli ta stawka zasadnicza jest nieco wyższa, pracownik z 10-letnim stażem na umowę o pracę ma szereg innych dodatków, które diametralnie zmieniają stawkę podstawową. Otóż po 10 latach pracy w MPK do tej stawki dolicza się dodatek stażowy, 10% premii regulaminowej i przysługującą pracownikom nagrodę jubileuszową co 5 lat, co czyni stawkę nawet dla takiego pracownika z 10-letnim stażem przekraczającą znaczącą kwotę 22 PLN, może nawet 23. W porównaniu ze stawką chyba 18,20, która jest w tej chwili dla pracowników na umowę cywilnoprawną, która nie jest opatrzona żadnym innym dodatkiem, więc... Oczywiście same suche stawki bez uwzględniania tego, mogą wywołać taką konfuzję, że – co się dzieje? Natomiast w pieniądzu wygląda to zgoła inaczej. Działka przy Obornickiej, którą dostaniemy jest w tej chwili dla nas tzw. rezerwą, którą będziemy wykorzystywać na potrzeby zwiększonej floty autobusowej przy Obornickiej. Odniosę się już przy okazji do pytania Pana o ul. Graniczną. Otóż nie mamy w planie skoncentrowania całej działalności na jednej zajezdni na ul. Granicznej. Nie — będą 2 zajezdnie autobusowe. Tylko z dużą rezerwą terenową pod przyszłe potrzeby parkowania pojazdów. Wydłużenie, o ile w ogóle można o tym mówić, kilometrów dojazdowych, wydaje się tutaj znikome, ponieważ my z działalnością operacyjną z ul. Grabiszyńskiej, przeniesiemy się na ul. Graniczną, czyli dokładnie w te obszary, które obsługują autobusy z zajezdni na ul. Grabiszyńskiej. Ten dystans nie jest tak długi. Oczywiście, w pewne miejsca będzie troszkę dalej, ale z kolei obsługa Nowego Dworu będzie w zasadzie pod nosem. Więc tutaj nie dostrzegalbym jakiegoś istotnego ryzyka, jeśli chodzi o zwiększenie tych kilometrów dojazdowych. Stanowiska dyrektorskie. Obecnie zarząd jest zarządem 4-osobowym. Ja pełnię funkcję dyrektora naczelnego i prezesa zarządu. Jest członek zarządu dyrektor ds. finansowych, członek zarządu dyrektor ds. eksploatacyjnych i członek zarządu dyrektor ds. rozwoju. Oprócz tego na stanowisku dyrektorskim jest osoba odpowiedzialna za sprawy personalne w firmie i w kontekście zmian, i decyzji, które podjęliśmy w ubiegłym roku, jesteśmy w procesie rekrutacyjnym na stanowisko dyrektora ds. przewozów. Zatem kadra czy management docelowo to 6 osób. Jeśli chodzi o średnią, wynagrodzenie — nie potrafię w tej chwili powiedzieć precyzyjnie, ale średnia płaca w zarządzie to jest średnio ok. 18 tys. PLN. Natomiast na stanowiskach dyrektorskich też musiałbym to sprawdzić, ale to jest w okolicach 11-12 000 PLN. Chciałbym zwrócić uwagę, jaka była historia. Jeszcze w roku 2010 był 3-osobowy zarząd i dyrektor ds. przewozów, więc to była kadra 4-osobowa. [głosy z sali] Aha, pyta Pan również o kierowników. To jeśli Pan pozwoli, to razem z autobusami awaryjnymi przekażę Panu, nie wiem, czy drogą mailową mogą to zrobić i jaka jest struktura, jeśli chodzi o kadrę zarządczą średniego szczebla. Być może wyda się to Państwu dziwne — tylu dyrektorów, po co itd. Proszę Państwa, to jest bardzo duża firma. To jest 2300 osób. Tym się nie da zarządzać 1-osobowo. To jest firma, która obraca ogromnym majątkiem i na której ciąży również bardzo poważna odpowiedzialność, nie tylko operacyjna, ale również prawna. Taka firma musi być uzbrojona w aparat decyzyjny i operacyjny, który świadomie odpowiada za wyznaczone obszary działania. Tego się jedną ręką ani dwiema rękoma i głowami nie da załatwić i stąd taka potrzeba. Niemniej, jak na tak złożoną strukturę z 6 zakładami, który każdy jest wielkości średniej fabryki, uważam, że struktura zarządcza jest nader skromna. To chyba tyle..[głosy z sali]. Ona zostaje. [głosy z sali] Jeśli chodzi o ul. Graniczną. Ponieważ jest to teren, który należy do Agencji Mienia Wojskowego i tutaj zwróciliśmy się o wsparcie do zarządu miasta, do pana prezydenta. Kierunek działań jest następujący — Miasto przejmie od agencji, wykupi ten teren, który jest

potrzebny pod naszą zajezdnię i przekaże nam, wniesie aportem do... [głosy z sali] Wie Pan, nie sędzę, tak samo jak nie zatyka się na ul. Obornickiej. Tym bardziej, że największy ruch i największa część populacji wyrusza w porze, kiedy miasto śpi, między 4 a 4:30. Więc tutaj nie sędzę, tym bardziej, że węzeł drogowy przy ul. Granicznej jest w tej chwili bardzo dobrze rozbudowany. Pytanie było też o kwestię środków finansowych na budowę zajezdni. Tutaj ustalałem z panem prezydentem Adamskim, co wpisujemy w plan finansowy, inwestycyjny i będziemy oczekiwać wsparcia Miasta. Przy czym, o ile koniunktura będzie dla nas sprzyjająca, będziemy chcieli procedować w następujący sposób — w tej chwili przygotowujemy się do operatu szacunkowego, który określi wartość tej części działki na ul. Grabiszyńskiej, która jest w naszym posiadaniu i którą zamierzamy sprzedać po cenach rynkowych. Nie chcę mówić, jakie kwoty będą, bo najpierw niech powstanie operat i dopiero potem będziemy mówić, jakie to mogą być kwoty. I te środki byłyby tą częścią, którą by spółka wniosła w inwestycje pod nazwą — Nowa Zajezdnia na ul. Granicznej. Natomiast po brakującej części będziemy aplikować czy starać się wnioskować do Miasta o wsparcie. Czy to w drodze dokapitalizowania bądź wręcz wzięciu, ujęciu w budżecie tej inwestycji. Oceniamy, że koszt wybudowania zajezdni na ul. Granicznej powinien się zamknąć kwotą ok. 40 mln PLN.

7. Informacja Prezydenta na temat sieci linii autobusowych i tramwajowych na terenie Wrocławia:

- a) gęstość i częstotliwość połączeń wszystkich peryferyjnych dzielnic Wrocławia do centrum miasta,**
- b) likwidacji i skracania linii komunikacji miejskiej w ciągu ostatnich 5 lat,**
- c) przystosowanie komunikacji miejskiej do nowo powstających i zasiedlanych osiedli Wrocławia.**

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: W jakim trybie Szanowna Pani Przewodnicząca swoje wnioski zgłasza? Proszę mi szczegółowo wyjaśnić. [głosy z sali] Szanowna Pani Przewodnicząca, pan prezes występuje w imieniu pana prezydenta i w imieniu pana prezydenta udziela odpowiedzi. Pozwolę sobie zacytować § 30 pkt 5 Statutu Wrocławia — „Po stwierdzeniu, że lista mówców została wyczerpana, czyli po zamknięciu dyskusji, przewodniczący udziela głosów tylko w sprawach wniosków formalnych dotyczących trybu głosowania”. Pani wypowiedź ani nie jest wnioskiem formalnym, ani nie może dotyczyć trybu głosowania, ponieważ głosowania nie będzie. Ma Pani możliwości wiele o zwrócenie się, uzyskanie odpowiedzi na ten temat. Nie udzielałem Pani głosu i nie udzielam Pani głosu. Przystępujemy do kolejnego punktu naszego porządku obrad.

Prezes MPK Władysław Smyk: [red. - W swoim wystąpieniu Prezes posiłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo Radni, Panowie Prezydenci! Obsługa peryferyjnych osiedli Wrocławia komunikacją zbiorową. Pozwoliłem sobie zaznaczyć elipsami osiedla peryferyjne. W wielu przypadkach określałby, że one są peryferyjne. I dla każdego takiego osiedla pokazuję, jaka jest obsługa komunikacją zbiorową, tramwajową i autobusową bądź tylko tramwajową, bądź tylko autobusową, podając w kolumnie po prawej stronie częstotliwość kursowania danej linii w godzinach szczytu. W ostatnim wierszu dla osiedla Leśnica linia 409 — podawana jest częstotliwość 10/15, częstotliwość 10 to jest godzina szczytu porannego, co 15 minut w godzinach szczytu południowego, popołudniowego. I tak dla każdego, dla każdego obszaru wymienione są linie, które obsługują te obszary oraz podawana jest częstotliwość. Może tylko pokażę bez szczegółowego wymieniania, które linie obsługują dane osiedla. Do tej obsługi osiedli komunikacją tramwajową i komunikacją autobusową, chciałbym pokazać jeszcze jeden rodzaj komunikacji, która obsługuje te osiedla. Jest to układ kolejowy, linii kolejowych i stacji kolejowych, zlokalizowanych na terenie Wrocławia. Do każdej stacji, czy przy każdej stacji opisano linie tramwajowe i autobusowe, które dojeżdżają do tej

stacji oraz pokazano czas przejazdu pomiędzy stacją X a stacją Wrocław Główny. I tak dla przykładu — połączenie Leśnica-Wrocław Główny, czas przejazdu jest od 15 do 19 minut, a z Psiego Pola do Dworca Głównego jedziemy średnio 21 do 25 minut. Są to fragmenty układu kolejowego, który w sposób fajny można wykorzystać i wykorzystywany jest w połączeniach wewnątrz Wrocławia. Chcę powiedzieć, że funkcjonuje bilet tzw. małej aglomeracji. Jest to bilet miejski 30-dniowy na 2 dowolne linie, linie normalne bądź linie normalne i pociągowe. I do tego naszego biletu dokupuje się bilet kolejowy w postaci znaczka w cenie 16 PLN. I wtedy pomiędzy stacjami z nazwą Wrocław można kontynuować podróż koleją. A to się wydarzy już nie w takiej odległej przyszłości. Dworzec Kolejowy Psie Pole. I chcemy do Dworca Kolejowego Psie Pole uruchomić 4 linie autobusowe — z Zakrzowa, z osiedla Sobieskiego, z ul. ul. Żmudzkiej, Inflanckiej, Kiełczowskiej, tak, żeby dowozić mieszkańców na konkretne godziny pociągów jadących do miasta i w drugiej kolejności — odbierać pasażerów, którzy koleją wrócą na Dworzec Wrocław-Psie Pole. To jest układ przejściowy. I on będzie mógł zaistnieć w momencie, kiedy ul. Bierutowska będzie ulicą dwukierunkową, tak, żeby można było poprowadzić dojazd do dworca od strony południowej. Natomiast w momencie zakończenia wszystkich prac na osiedlu Psie Pole, układ tych linii będzie wyglądał w taki sposób — ta niebieska linia, ona będzie kursować po osiedlu na kształt zera. W prawo i w lewo — tak, żeby, mówiąc kolokwialnie, pasażerów zbierać i w miarę sprawnie, i szybko dowozić do dworca Psie Pole. Przy dworcu Psie Pole pierwszy etap związany z budową parkingów, zatok postojowych dla autobusów, przystanków już został zrealizowany. W tym roku będą kolejne etapy realizowane, tak że w okolicach dworca Psie Pole, powstanie *Park&Ride* na ok. 150 pojazdów. Już tam są te boksy rowerowe zamykane. Do końca tego roku jest szansa, żeby taki obiekt powstał. I teraz informacja o zmianach kursowania linii. Prosił Państwo, żeby to było z kilku ostatnich lat, poczynając od roku 2008 — zmiana przebiegu trasy autobusu A dojeżdżał do ul. Przybyszewskiego, dzisiaj dojeżdża do ul. Koszarowej. Połączenie z Oporowem — trasa ciesząca się dużym powodzeniem. Przypomnę — do niedawna ul. Koszarowa była drogą prowadzącą do jednostki wojskowej. Dzisiaj tam mamy i uczelnię, i szpital, i ostatnio przeniesiony szpital dziecięcy, tak więc zapotrzebowanie na tę komunikację jest. Linia ta obsługiwana jest autobusami przegubowymi. Druga zmiana, to kiedyś połączenie Świnar z Sołtysowicami, z linią 105. Dzisiaj ta linia jest wydłużona do pl. Kromera, do dużego węzła przesiadkowego. Natomiast Sołtysowice obsługiwane są poprzez wydłużenie linii 116. Kolejna zmiana to zupełnie nowa linia, która obsługuje Pracze Widawskie i łączy te Pracze Widawskie z węzłem przesiadkowym przy pl. Kromera. Inne zmiany związane ze zmianą częstotliwości kursowania — podwojenie częstotliwości kursowania dla linii 409, która obsługuje Leśnicę, Złotniki, Żerniki i Nowy Dwór. Kolejny slajd to linia 139. Ta linia pierwotnie prowadziła komunikację między Kuźnikami a rondem Reagana. Potem została skrócona do tzw. pętli linii 0. W 2008 r., kiedy wprowadzaliśmy bilet na 2 dowolne linie i mówiliśmy o tym, że tak naprawdę 99% podróży we Wrocławiu da się pokonać z jedną przesiadką. To też taki zamysł był, ażeby linią tą dowieźć pasażerów z Kuźnik do pl. Jana Pawła II, a tam przesiadając się czy to w tramwaje, czy w autobusy dojechać do ronda Reagana. Bardzo duża zmiana nastąpiła 11 miesięcy tam, 31 marca 2012 r., czyli w pełnym zakresie uruchomienie programu — „Tramwaj Plus”, dwie linie z Gaju — 31 i 32. Jedna linia od Stadionu Olimpijskiego do Pilczyc, przy czym linia 33, mówimy, że numer jest jeden, ale częstotliwość kursowania tej linii to 6 minut. Jak gdyby dwie linie dzisiaj normalne. Chciałem pokazać, że też uruchomienie tramwaju plus, szczególnie połączenia Gaju dwiema liniami z Kozanowem i ze stadionem, wprowadziło pewne zmiany na południu Wrocławia; trzy pętle — Park Południowy, nowa pętla na Gaju i Tarnogaj, trzy linie tramwajowe na Tarnogaju. Same linie autobusowe na Gaju. Jedna linia do Parku Południowego — ul. Ślężna, wojskowy szpital Weigla. Po zmianie w dalszym ciągu pozostały 3 linie komunikacji zbiorowej na Tarnogaju — 1 tramwajowa i 2 autobusowe, 2 linie tramwajowe na Gaju i 2 linie tramwajowe na pętli w Parku Południowym. Te wszystkie linie zbiegają się na nowym węźle przesiadkowym wybudowanym na skrzyżowaniu ul. ul. Borowska-Swobodna-Sucha. Ta kreska czarna w poprzek górnej części pokazuje

to, ten moment. Co jeszcze wydarzyło się w związku z uruchomieniem linii tramwaju plus, szczególnie w północno-zachodniej części miasta, myślę o Kozanowie przede wszystkim. Zlikwidowana została 135, która jechała przez ul. Popowicką. Połączenie między Kozanowem a Dworcem Głównym zapewniają 2 linie tramwaju plus — 31 i 32. W miejsce linii 135 została wprowadzona linia 133 po to, żeby wspomóc obsługę ul. ul. Popowickiej i Długiej oraz została tam skierowana linia, na tym slajdzie to pokazuję, linia 122 wzmacniając w sposób zdecydowany i w zasadzie utrzymując standard połączeń pomiędzy ul. ul. Popowicką, Długą a Dworcem Głównym. Kolejna zmiana, która została wprowadzona mniej więcej rok temu, 11 miesięcy temu, to likwidacja linii E. Linia E zastąpiona została podwójnym tramwajem plus od Pilczyc do ronda Reagana oraz linią 10 od Leśnicy do Bartoszewic. Ponadto została uruchomiona linia pomiędzy Bartoszewicami a rondem Reagana. Kolejna zmiana to wydłużenie linii 129 do Jerzmanowa. Inne zmiany związane z większą podażą w zakresie komunikacji autobusowej to dodatkowe kursy w godzinach szczytu dla linii tutaj wymienionej 114, 131, 141, a w przypadku linii 331 — pierwotnie była to linia szczytowa. Ok. 15 kursów w szczycie porannym i w szczycie popołudniowym. Duże zainteresowanie i duże zapotrzebowanie na wzmocnienie połączenia pomiędzy ul. ul. Litewską a Grunwaldzką zadecydowało o tym, że w godzinach międzyszczytowych zwiększono, wprowadzono nowe kursy i w sumie tych kursów w ciągu dnia jest ok. 40. Kolejna rzecz to poprawa obsługi komunikacyjnej południa Wrocławia. Jagodno — nowa linia dowożąca do 2 pętli tramwajowych, czyli do tramwaju plus 31 i 32, do linii tramwajowej 8 i do 4 linii autobusowych. Jest to linia międzyszczytowa. Rzecz kolejna, to skierowanie niektórych wybranych kursów linii 118 i linii 115 do firmy Volvo tak, żeby ułatwić dojazd jej pracownikom do pracy i oczywiście potem po pracy powrócić do domu, chyba że ktoś jedzie gdzie indziej. Kolejna rzecz — wraz z uruchomieniem Kozanowa w zakresie tramwajowym, pierwotnie linia 403 została skrócona do Kozanowa, uznając jednak głosy mieszkańców w godzinach szczytu porannego i szczytu popołudniowego, linia ta została przedłużona do węzła przesiadkowego ul. ul. Legnicka-Kwiska, gdzie spotyka wszystkie linie tramwaju plus i dodatkowo linię 10, 20, które jadą i w kierunku Pilczyc, i w kierunku Oporowa. I jeszcze jedna zmiana, to bodajże od 2 lat z piątku na sobotę, z soboty na niedzielę wzmocniona komunikacja nocna na 4 kierunkach, czyli do ulicy, do Śródmieścia, na Psie Pole, na Nowy Dwór, Kozanów, i Krzyki. 5 wyszło tych obszarów. Wrocławianie w te weekendy się bawią, w związku z tym chcemy umożliwić im powrót troszkę później niż... Tak że dzisiaj komunikacja nocna w wzmocnionym wymiarze pracuje. Proszę Państwa, czy wyglądała w tych latach 4 ostatnich wielkość pracy przewozowej, jeżeli chodzi o komunikację tramwajową? 10 900 000 – 2009 r., 11 600 000, 11 560 000 i rok 2012 – 12 300 000 pociągokilometrów. Tutaj musimy pamiętać o tym, że szczególnie rok 2011 był bardzo trudnym rokiem, kiedy było apogeum wszelkich prac drogowych. Szczególnie na ciągu Leśnica-Legnicka-Lotnicza, po drodze Kosmonautów do pl. Jana Pawła II. Udało się przeżyć, ale był taki moment, że przez kilka tygodni, żeby dojechać z Leśnicy do pl. Jana Pawła II trzeba było 3 razy nawet się przesiąść. Ale nie było innej sytuacji, te prace musiały być wykonane, zostały wykonane i praktycznie od czerwca roku ubiegłego wielkich zmian, jeżeli chodzi o stały układ prac nie mamy. Jak to wygląda finansowo? Pieniądze wydane i zapłacone spółce MPK za wykonaną pracę przewozową. W roku 2009 — 81 300 000, w roku 2010 — 86 700, w roku 2011 — 86 800 i w roku 2012 — 91 mln PLN. Podkreślam — są to kwoty wydatkowane za samą pracę przewozową. I komunikacja autobusowa — wielkość trasy pracy przewozowej 22 900, 22 700, 23 700 i 22 900. W milionach wozokilometrów. Tak jak już wspominałem — rok 2011 – rok szczególny. W tej komunikacji autobusowej jest również komunikacja okresowa, która była uruchomiona na czas remontów, na czas zamknięć, objazdów. Stąd też ta praca przewozowa w tym roku 2011 taka duża. I jeszcze 1 obrazek pokazujący wielkość środków, które były przeznaczone w tych latach na komunikację autobusową – 115 700 000 w 2009 r., 118 400 w 2010 r., 135 500 000 i 141 400 w roku 2012. Komunikacją miejską każdego miasta przewozimy ok. 400 000 pasażerów. Jest to ogromna liczba osób korzystająca z komunikacji.

- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej – radny Sebastian Lorenc:**
[red. – w swoim wystąpieniu radny posiłkował się prezentacją multimedialną] Panie Przewodniczący, Wysoka Rado! Zacznę nietypowo od dwóch fragmentów filmu, który wszyscy świetnie znamy. Pozwolę go sobie... [głosy z sali] Coś mi, niestety, rozdzielić siadła. Nasz Internet nie działa najlepiej. Takim sprzętem nas obdarza Biuro Rady Miejskiej, niestety, niedziałającym. W związku z czym nawet nie wiem, czy prezentację mi się uda uruchomić. [głosy z sali] Prezentacja działa. Przynajmniej jedna rzecz działająca jest w tych komputerach. Proszę Państwa, będę mówił o sieci połączeń i komunikacji zbiorowej we Wrocławiu. Ten film, fragment „Misia”, który mogę jedynie tutaj Państwu opowiedzieć. Przedstawiał sytuację w epoce słusznie minionej, w której dzień pasażera pieszego należał do codzienności. Mogłoby się wydawać, że czasy się zmieniły, spółka MPK zakupiła nowe tramwaje, zmienia się jakość torów, zmienia się jakość dróg, tymczasem to jest zdjęcie zrobione całkiem niedawno, zaczerpnięte z jednego z forów komunikacyjnych. Mamy do czynienia np. z takim zjawiskiem, jak tutaj pokazane na zdjęciu, czyli z korkiem tramwajów. I to nie jest korek, który powstał wskutek awarii tramwajów, tylko na skutek takiego, a nie innego planowania rozwiązań w zakresie komunikacji zbiorowej. Proszę Państwa, efektem wieloletnich błędów i zaniechań w rozwijaniu systemu komunikacji zbiorowej we Wrocławiu jest coś, co nazywa się zaklętym kręgiem komunikacji, czyli unicestwianiem transportu zbiorowego. To nie jest proszę Państwa mój wymysł, tylko jest to schemat naukowo opracowany, który pokazuje pewną negatywną tendencję, z którą, niestety, mamy do czynienia w naszym mieście. Zostaje zwiększona cena biletu, wskutek tego spada napełnienie pojazdów komunikacji zbiorowej, to z kolei wywołuje efekt zmniejszenia rentowności danej linii. Później w sposób nieracjonalny wycina się i przerzedza linie po to, aby zaoszczędzić trochę pieniędzy na tej linii, w której napełnienia są mniejsze. To z kolei znowu generuje spadek napełnień pojazdów, czyli zmniejszenie rentowności. I w ten sposób ta linia ulega stopniowemu wygaszeniu, nie dlatego, że zapotrzebowanie mieszkańców na transport zbiorowy jest mniejsze, tylko dlatego, że podejmowane są, naszym zdaniem, błędne decyzje. To jest pytanie retoryczne — czy zmiany w sieci komunikacji zbiorowej służą mieszkańcom? Proszę Państwa, w ciągu ostatniego czasu zmieniono podstawowy takt między kursami pojazdów komunikacji zbiorowej z 12 do 15 minut oraz z 15 do 30 minut. To wywołało niedostosowanie czasowe i ilościowe do potrzeb wrocławian. Nawet dzisiaj tutaj na prezentacji pana dyrektora mieliśmy pokazane te takty 15-minutowe, w szczycie są to takty 12-minutowe, ale w przeważającej części, niestety, ten czas został wydłużony. Zlikwidowano, skrócono lub zmieniono trasy kursowania wielu linii tramwajowych i autobusowych — o tym powiem zaraz. Niedopasowano rozwoju sieci komunikacji zbiorowej do tempa rozbudowy poszczególnych rejonów Wrocławia, nie zaplanowano rezerw terenowych pod przyszły rozwój sieci komunikacji zbiorowej przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. To też rozwinę. Chodzi w kilku takich najprostszych słowach o to, że brakuje nam rezerw pod tworzenie np. pętli tramwajowych, pod linie tramwajowe. One są prowadzone często w miejscach, w których swojej roli nie spełniają. Miało być dobrze, a wyszło jak zwykle. I teraz garść przykładów — co naszym zdaniem zmieniło się w ostatnim czasie i dlaczego, niestety, na niekorzyść. Autobus linii A — to jest akurat autobus, który jeździ, tak jak tu Pan Dyrektor wspominał, z mojego rodzinnego osiedla, czyli z Oporowa aż do ul. Koszarowej. On jest, proszę Państwa, makabrycznie przeładowany. To może nie dotyczy już mojego osiedla, tych przystanków końcowych przed pętlą, natomiast jest szczególnie odczuwalne w okolicach ul. Kromera, ul. Koszarowej. Przyczyny — zmniejszenie częstotliwości, czyli jej niedostosowanie do zapotrzebowania na kursy, niedostosowanie taboru. Bardzo często puszczane są autobusy krótkie, bez przegubu na popularną linię, czyli w tych autobusach mamy mniejszą ilość miejsca i mniej pasażerów się tam może zmieścić, stąd duże obłożenie. I oczywiście sprawa, istniejąca od dawna, czyli korki. Autobusy,

podobnie jak pozostałe pojazdy komunikacji indywidualne tkwią w korkach, przez co dotrzymanie czasu przejazdu jest bardzo często trudne albo niemożliwe. Autobusy linii 145 i 146 — przeładowane od ul. Armii Krajowej do ul. Curie-Skłodowskiej. Tutaj występuje problem zbyt małej ilości pojazdów na tej trasie. Mamy do czynienia z bardzo dużymi [red.- zapis niezrozumiały] pasażerskimi. Powinna istnieć linia tramwajowa. Zapotrzebowanie na transport zbiorowy w tym rejonie Wrocławia jest bardzo duże. Autobusy temu nie są w stanie podołać. Mamy tam również do czynienia z korkami, więc znowu pojawia się problem z dotrzymywaniem czasów rozkładowych. Bardzo często to, co jest napisane na przystanku, na tej tablicy rozkładu jazdy jest fikcją. Autobusy grupują się, przyjeżdżają po kilka właśnie, wskutek tego, że jadąc po drodze w tych korkach, niestety, muszą, podobnie jak pozostałe pojazdy w nich tkwić. Autobusy linii 113 i 612 na odcinku od ul. Parafialnej do Dworca PKP również są przeładowane. Powód to brak wydzielenia i niewydolny system drogowy. I tutaj problem komunikacji zbiorowej z tego peryferyjnego osiedla, o którym również Pan Dyrektor wspominał jest stworzenie po prostu tramwaju dojeżdżającego do Wojszyc i Ołtaszyna. Bez tego rozwiązania będziemy mieć, niestety, cały czas do czynienia z przeładowanym, [głosy z sali] Koleżanko Urszulo, [red.- do radnej U. Wanat] — wrocławianami. Tak się zdarza, że korzystają z tej komunikacji. Autobus linii E jeżdżący z Bartoszowic do os. Kosmonautów został, jak wiadomo, zlikwidowany mimo ogromnych protestów mieszkańców. Zapotrzebowanie na ten autobus jest nadal bardzo duże. Problem pojawia się w odległości do tramwaju 33 plus. Proszę Państwa, na os. Kosmonautów autobus zatrzymywał się przy ul. Bajana. Mieszkańcy osiedla mieli do pokonania znacznie krótszą drogę niż mają do pokonania obecnie, co w sposób naturalny zniechęca ich do korzystania z linii 33 plus. To, myślę, jest zjawiskiem zupełnie jasnym i oczywistym. Jeżeli ktoś musi iść 700 m, czy 1 km do tramwaju, a miał autobus w odległości 300 m — łatwiej mu się z tego autobusu korzystało. Zadaniem, myślę, twórców, koordynatorów i decydentów w obszarze komunikacji zbiorowej jest takie ustawianie częstotliwości i linii, i dopasowanie do potrzeb mieszkańców, żeby liczba osób korzystających była możliwie jak największa. Tutaj w tym konkretnie przypadku o tym się, niestety, nie pomyślało. Mamy alternatywny autobus — 126, który teoretycznie powinien odciążać. Również ludzie nie chcą z niego korzystać, ponieważ on kluczowy, tzn. nie jedzie trasą najkrótszą, przez co ten czas przejazdu ulega znacznemu wydłużeniu, jest nieatrakcyjny czasowo dla mieszkańców. Z Leśnicy, tutaj akurat nieobecnego radnego Michalaka osiedle, kursują tramwaje linii 10 i 20. Mamy dwa tramwaje. I tutaj mamy problem już nie do końca będący winą obecnego rozwoju systemu komunikacji zbiorowej, bo to dostaliśmy we Wrocławiu, czyli lokalizację pętli. Proszę Państwa, pętla jest zlokalizowana na obrzeżach osiedla. Mieszkańcy z dalszych części Leśnicy muszą również do tej pętli dochodzić ponad kilometr. To ich zniechęca do korzystania z komunikacji miejskiej. Myślę, że jest sprawą oczywistą, że ktoś, kto ma do pokonania tak ogromny odcinek będzie wolał korzystać z samochodu, który ma pod domem, zamiast przesiadać się do komunikacji miejskiej. I, niestety, to zjawisko dotyczy bardzo wielu osiedli w tej zachodniej części Wrocławia. Autobus 149 na Kuźniki — dojeżdżał do serca Kuźnik, również został poprowadzony do przystanku przy dworcu kolejowym. I znowu mieszkańcy zostali zmuszeni do pokonywania dodatkowego odcinka. Na Kuźnikach mieszkają w pewnej części osoby starsze, to nie jest nowe osiedle i zmuszono ich w ten sposób do pokonywania dodatkowej trasy. Mówię — znowu, z autobusów, które czasowo są zdecydowanie nieatrakcyjne, bo jednym z wariantów jest autobus 126 jeżdżący w sposób mało atrakcyjny dla mieszkańców. Tramwaj nr 24 z Osobowic do ul. Orlej — ten tramwaj został zawieszony. Pozostawiono linię 14. Ta linia jednak omija duży węzeł przesiadkowy, czyli pl. Jana Pawła II. To znowu w sposób oczywisty zmniejsza jej atrakcyjność. Jeżeli już powstały te węzły przesiadkowe, one bardzo często są również lokalizowane w sposób nieprawidłowy. Tu Pan Dyrektor wspominał o węźle przesiadkowym

ul. Borowska – on miał być w innym miejscu, z tego co pamiętam, w bezpośrednim sąsiedztwie dworca. Został zlokalizowany w takim miejscu, które zmusza mieszkańców do przechodzenia przez ulicę i znowu do pokonywania dodatkowego odcinka. To się może wydawać 100 m, 150 m, 200 m, ale to są takie detale, których suma powoduje, że mieszkańcy zamiast pokonywać te odcinki, wolą wsiąść do samochodu i pojechać, a nie przesiadać się, dochodzić kilkaset metrów, skorzystać z nieskoordynowanych kursów poszczególnych linii komunikacji zbiorowej. Autobus 300 – to jest też z kolei przykład z mojego osiedla na Oporowie. Autobus 325 – bardzo dobry pomysł. Został dociągnięty od ul. Solskiego do ul. Awicenny. Tylko, proszę Państwa, na ul. Awicenny znajduje się centrum logistyczne Poczty Polskiej SA Pracownicy rano rozpoczynają pracę, wieczorem tę pracę kończą. Autobus jeździ cały dzień, wozi powietrze. Tam do siedziby Poczty Polskiej SA zupełnie nikt nie jeździ, poza tymi godzinami rozpoczęcia i zakończenia pracy. Po co? Po co taka linia, która generuje te już oślawione wozokilometry, o których Państwo bardzo często wspominają, że mamy tak znakomite wykonanie ilości wozokilometrów? Te wozokilometry są, niestety, parą idącą w gwizdek bardzo często, bo to nie chodzi o statystyki, o pokazanie, że zrobiliśmy 3 mln wozokilometrów, jesteśmy przodownikami w kraju, tylko o jak najbardziej efektywne wykorzystanie tych kosztów, które jako miasto, jako mieszkańcy ponosimy. Naszym zdaniem to wykorzystanie jest, delikatnie mówiąc, dalece dyskusyjne. Autobus 135 jeżdżący przez ul. Popowicką został zlikwidowany również, mimo protestu mieszkańców. Mieszkańcom zaoferowano linię 31 plus. I podobnie, jak w przypadku osiedla Kosmonautów, wiąże się to z koniecznością pokonywania dodatkowego odcinka do linii 31 plus. To jest taka znowu zachęta przez oddalenie miejsca zatrzymywania się środka komunikacji zbiorowej, dość wątpliwa. I raczej chyba nierokująca zbyt dobrze, jeśli chodzi o wzrost liczby pasażerów, który jest nadrzędnym celem, powinien być przynajmniej nadrzędnym celem, komunikacji zbiorowej. I tutaj znowu mamy takie zjawisko. Ludzie przesiadają się do samochodów. Trasa autobusu linii 403 została skrócona o odcinek z Leśnicy do pętli Kozanów. I to jest proszę Państwa, jeden z bardziej sztandarowych przykładów. Trasa autobusu linii 403 jeździ z częstotliwością co pół godziny. Dojazd z bardziej oddalonych części Leśnicy, np. z ulic typu Wełniana, typu ul. Główna zajmuje już w tej chwili grupę ponad godzinę, ponieważ mieszkańcy muszą najpierw oczekiwać na przyjazd tego autobusu, po czym przesiadać się na pętli stadion do tramwaju 31 plus. Chyba nie o to chodzi. Ten autobus, jeżdżąc wydłużoną trasą troszeczkę im życie ułatwiał – wsiadali w jednym miejscu, bardzo często mogli tę trasę pokonać w zasadzie bez przesiadki do miejsca docelowego. Wydłużenie, podkreślam, problemem jest tu wydłużenie czasu. To powoduje zdecydowanie obniżenie atrakcyjności tego łączonego połączenia dla mieszkańców. Tak jak powiedziałem, mieszkańcy muszą dostawać się linią 103 lub 403. Taka uwaga jeszcze tutaj jest od mieszkańców – autobus 103 jedzie do pl. Solidarności 50 minut. Proszę Państwa, jeżeli autobus z osiedla oddalonego od pl. Solidarności o bodajże 7 czy 8 km jedzie 50 minut, to znowu, trudno spodziewać się, że spieszący się do pracy ludzie będą entuzjastycznie korzystać z tego środka komunikacji, bo jednak ten wynik 50 minut w autobusie, a 20 minut w samochodzie daje nam na tyle zasadniczą różnicę, że tym samochodem bardziej opłaca się jeździć. Proszę Państwa, przerzedzanie kursów. Tutaj mamy do czynienia z procesem ciągłym. Kursy są przerzedzane w zasadzie stale. Mamy taki przykład – porównaniu odjazdów autobusów z przystanku Nowy Dwór z tzw. krzyżówki, w porannym szczycie w kierunku pl. Grunwaldzkiego. Znalazłem 2 rozkłady – to z 2005 r. połączony rozkład linii 139 i 149, wyglądało to w ten sposób i w 2012 r. po likwidacji linii 139 wygląda to w ten sposób. Gołym okiem widać, jak te kursy zostały przerzedzone. To oczywiście jest tylko przykład, bo Nowy Dwór, jak myślę, każde osiedle ma swoje kłopoty komunikacyjne, natomiast mamy we Wrocławiu jeszcze cały szereg innych osiedli, które nie mają nawet takiego, oczywiście nie można powiedzieć, luksusu jak krzyżówka. I tam kursy odbywają się

co pół godziny, czasami co godzinę, bo i takie osiedla niestety są. To jest, mówię, przykład, zobrazowanie pewnego stanu, z którym mamy do czynienia. Wraz z rozwojem osiedli, niestety, nie idzie jakby przemyślany, racjonalny, optymalny rozwój komunikacji zbiorowej. Można powiedzieć wprost przeciwnie, że ona jest demontowana. W ramach tego schematu, który przedstawiłem, kursy są przerzedzane, skracane, co tę komunikację po prostu zabija. Wywraca całą logikę komunikowania zbiorowego w naszym mieście. I tak — brakuje spójnej koncepcji harmonizującej przestrzenny rozwój miasta i systemu komunikacji zbiorowej. Rezerwy terenowe, podpętle są uwzględnienia w dokumentach planistycznych. Praktycznie każdy obszar Wrocławia wymaga zasadniczych zmian sieci komunikacji zbiorowej i konieczna jest natychmiastowa integracja komunikacji miejskiej, podmiejskiej i ruchu kolejowego, czyli szybkiej kolei miejskiej dla Wrocławia, ewentualnie umowy z Kolejami Dolnośląskimi SA, Przewozami Regionalnymi Sp. z o.o. i innymi przewoźnikami. Pan Dyrektor wspomniał tu dzisiaj o znaczku. Konia z rzędem temu, kto będzie dzisiaj z pamięci potrafił wskazać miejsce, w którym ten znaczek można kupić. Poza tym jest to rozwiązanie trochę egzotyczne i trudno, bo odwołam się do, niestety, czasów, których nie udało mi się zobrazować tym jak zawsze ciekawym filmem „Miś”. Wtedy mieliśmy kartki, z których znaczki wycinaliśmy. Dzisiaj mamy kartki, na które znaczki przyklejamy. Proszę Państwa, we wszystkich większych miastach zachodniej cywilizacji obowiązują wspólne bilety aglomeracyjne zarówno dla linii poruszających się pomiędzy miejscowościami zlokalizowanymi w obrębie aglomeracji, jak i zintegrowanych z kolejami miejskimi, a czasem nawet, jak w Holandii, ze statkami, proszę Państwa, bo i w niektórych miastach również statki są. Mówię o statkach rzecznych, są elementem komunikacji zbiorowej. U nas niestety... Ja mogę powiedzieć o przykładzie dotyczącym Bielán Wrocławskich. Mamy trzy niezależnie kursujące linie, całkowicie niezależnych od siebie operatorów, czyli mówię tutaj o MPK, linii 612, mówię tutaj o komunikacji z gminy Kobierzyce. Nie pamiętam, jak nazywa się firma, która zapewnia komunikację zbiorową z gminy Kobierzyce. Mówię tu o PKS-ie. Proszę Państwa, po raz kolejny mówię — dojszcie do ładu i składu z częstotliwością, z synchronizacją tych kursów jest zadaniem już nie lada trudnym i wymagającym sięgania przynajmniej do 3-4 stron internetowych. To zniechęca. To są może drobne rzeczy, nie jakieś ogromne problemy egzystencjalne, ale w efekcie rzutują na jakość tego systemu. I teraz potrzeby, proszę Państwa. Tramwaj do Akademickiego Szpitala Klinicznego przy ul. Borowskiej, na Wojczyce i Ołtaszyn. Osiedla Wojczyce i Ołtaszyn są jednymi z szybciej rozwijających się rejonów naszego miasta. Dzisiaj jakość komunikacji zbiorowej pozostawia bardzo wiele do życzenia. Problem, który stał u początku, czy też przy tworzeniu koncepcji przebudowy układu drogowego, to był właśnie problem z korkującymi się ulicami w tym rejonie miasta. Postanowiono ten układ drogowy rozbudowywać. Niestety, nie zapewniono w żaden sposób wystarczającej na chyba podstawowym poziomie komunikacji, która zaspokoiłaby potrzeby mieszkańców tej części osiedla. Przykład też sztandarowy. Tramwaj do Akademickiego Szpitala Klinicznego. W ostatnim czasie w prasie pojawiła się seria artykułów o tym, że parking pod Akademickim Szpitalem Klinicznym będzie płatny. Tam postój będzie kosztować 3 PLN. Gdyby pętla, zgodnie z pierwotnymi założeniami, była doprowadzona do samego szpitala, dzisiaj tego problemu byśmy nie mieli. Tamten parking mógłby być o połowę mniejszy, ponieważ *gros* pacjentów podjeżdżałoby samochodami. Tymczasem pętla kończy się dzisiaj w takim dość niefortunnym miejscu przy ul. Świeradowskiej, tak naprawdę nie obsługując dalszej części tego osiedla, to znowu jest odległość rzędu 300-400 m. Pomyślmy sobie teraz, że osoba chora musi pokonać odległość z tramwaju 31 plus do szpitala przy ul. Borowskiej. Odcinek 400 m z pewnością dla osób chorych nie stanowi jakiejś specjalnej przyjemności. Szybka kolej miejska – tramwaj na Psie Pole. Tutaj oczywiście Pan Dyrektor wspomniał o początkach organizowania tego systemu, natomiast pojawia się znowu problem tej integracji opłat. Jeżeli mamy dzisiaj

zupełnie niezależną opłatę, którą pasażer musi ponosić na rzecz kolei, oddzielnie kupić bilet, to jest kolejnym elementem zniechęcającym do korzystania z komunikacji zbiorowych – zakup przynajmniej 2 biletów lub dokupowanie znaczka. Naprawdę, to jest rozwiązanie już nieprzystające zupełnie do XXI wieku. Szybka kolej miejska jest bardzo poważnym i dobrym rozwiązaniem, natomiast ona musi być dopracowana w szczegółach. To nie może polegać tylko na tym, że robimy potrzebny *Park&Ride*, ale że rozwiązujemy kompleksowo, ten system wdrażamy kompleksowo w tej części miasta, a tego w wypowiedzi Pana Dyrektora, niestety, mi zabrakło. Tramwaj do Szpitala Wojewódzkiego na Stabłowicach. I znowu — powstaje szpital wojewódzki, praktycznie nieskomunikowany z miastem. Mamy linię 10, 20, brakuje tramwaju plus. Proszę Państwa, to jest znowu jakby takie, powiedziałbym, częściowe rozwiązanie, niespełniające wymogów i oczekiwań przyszłych pacjentów, bo jednak jakość linii 31 plus jest zdecydowanie lepsza niż obecnie kursującego tramwaju linii 10, 20. Nikt nie pomyślał o przedłożeniu znowu tej linii tramwajowej do szpitala, a to by się naprawdę bardzo przydało. Korzystaliby z tego zarówno pacjenci, jak i mieszkańcy pobliskiego osiedla, czyli Stabłowic. Tramwaj na Nowy Dwór. Ja tu może już specjalnie tego wątku nie będę rozwijać, bo on będzie jeszcze dzisiaj omawiany. Potrzebna inwestycja, na którą czekają mieszkańcy tej części Wrocławia. Szybka kolej miejska Brochów i dalej jadąca w kierunku Radwanic i Siechnic. I znowu — Brochów jest takim osiedlem, który w zasadzie jest wymarzony do wdrożenia kompleksowego systemu komunikacji zbiorowej w oparciu o szybką kolej miejską. Pod warunkiem oczywiście zintegrowania opłat. Dzisiaj tego brakuje. Mamy bodajże, nie wiem, 1 czy 2 autobusy na Brochów, które też zbyt często nie jeżdżą. Prawda jest taka, że mieszkańcy Brochowa w największym stopniu poruszają się dzisiaj samochodami, komunikując się z centrum. Jaki jest warunek udroźnienia i poprawy tego systemu? Magistrat czy osoby odpowiedzialne zawodowo za jakość komunikacji zbiorowej w mieście muszą stworzyć rzetelny plan transportowy dla miasta. Ten plan nie może być tylko opisem stanu obecnego, jak to ma, niestety, miejsce w tej chwili, ale musi zakładać rozwój komunikacji zbiorowej jako spójnego systemu. On musi odpowiedzieć na dwa zasadnicze, naszym zdaniem, pytania. Czego oczekują wrocławianie i w jakim kierunku ma rozwijać się transport w mieście? Bez przeprowadzenia prawidłowych badań transportowych, zgodnych ze sztuką, na te pytania niestety nikt z Państwa nie będzie w stanie odpowiedzieć. Będziemy mogli jedynie tutaj mówić o pewnych przypuszczeniach, czy też impresjach. Przeprowadzone obecnie badania nie są miarodajne. One odzwierciedlają wyłącznie aktualną ofertę przewozową. Te badania robi się pod wykonanie planu magistratu, a nie rzeczywiste potrzeby wrocławian. Badania przede wszystkim, żeby były miarodajne, muszą być wykonywane jesienią i uzupełniające wiosną. Jeżeli są wykonywane latem bądź zimą, ten rzeczywisty wynik w żaden sposób nie oddaje faktycznego zapotrzebowania na rozwiązania w zakresie komunikacji zbiorowej, ponieważ ilość pasażerów w tym czasie odbiega zdecydowanie od takiego jakby normalnego, powiedziałbym, natężenia standardowego. Konieczne do wykonania są badania ankietowe mieszkańców, czyli preferencje i zapotrzebowania komunikacyjne. I to, tutaj będziemy w stanie wówczas odpowiedzieć na pytanie, co zrobić, aby mieszkańcy Wrocławia przesiadali się do komunikacji zbiorowej. Również potrzebne są badania ankietowe pasażerów. Powinny paść pytania o strukturę biletową, o jakość połączeń. One dadzą odpowiedź na to, co można polepszyć w systemie, jakie są konieczne zmiany. Teraz badania napętnień pojazdów. One muszą być robione cyklicznie. Od 1997 r. nie mieliśmy sytuacji, żeby poszczególne trasy systemu nie były prowadzone odjazdami, co oczywiście również wpływa zasadniczo, jak Pan Dyrektor tu dzisiaj wspominał na napętnienia pojazdów. Remonty odbywają się w naszym mieście praktycznie na okrągło. Można powiedzieć, że to chyba dobrze, że miasto tak dużo remontuje. Ale ja tutaj jako przykład podam ul. Grabiszyńską. Proszę Państwa, ul. Grabiszyńska była remontowana gruntownie w połowie lat 90., po czym po raz

kolejny została wyremontowana w pierwszej dekadzie XXI w., co znaczy, że wytrzymała ok. 10 lat. Coś tu jest nie w porządku, jeżeli inwestycja po tak krótkim czasie zaczyna się rozsypywać i konieczne jest ponowne jej wykonanie. Niestety, obawiamy się, że duża część inwestycji jest realizowana właśnie w taki sposób, że po krótkim okresie wymaga ponownej naprawy. Na koniec, aby określić rzeczywiste zapotrzebowanie mieszkańców na zagęszczenie kursów i przebieg linii, potrzebne są badania prawidłowe i zgodne ze sztuką. I tutaj odsyłam Państwa do absolwentów Politechniki Wrocławskiej. Mamy taki wydział mechaniczny. Tam są ludzie, którzy naukowo zajmują się i teorią i praktyką transportu zbiorowego nie tylko we Wrocławiu. Warto korzystać z kadry wyszkolonej w naszym mieście, z kadry, która w naszym mieście żyje, która w naszym mieście płaci podatki. Jestem przekonany, znając wiedzę tych ludzi, z których pomocy korzystam i którym chciałbym tutaj bardzo serdecznie podziękować, że to wpłynie w sposób zasadniczy na poprawę jakości komunikacji zbiorowej w naszym mieście. I zacznie się ona wreszcie rozwijać w pożądanym dla wrocławian kierunku. Jeszcze jedno pytanie — dopytałbym również o kwestię przeniesienia tego serwisu Skody do Wrocławia, czyli o te kwestie, które były poruszane wcześniej przez Panią Przewodniczącą. Czy ten serwis miał być przeniesiony do Wrocławia? I co w takim razie stałoby się z pracownikami obecnie istniejących serwisów? I czy w zamian za to miała być użyta nazwa Skody na stadionie?

- **Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości – radny Rafał Czepil:** Panie Dyrektorze, jaki był spadek ilości pasażerów w linii 139 po nieuzasadnionym, według mnie, skróceniu. Dlaczego nie powrócono do stałej trasy, a ją zlikwidowano?
- **Klub Radnych Rafała Dutkiewicza- radny Jan Chmielewski:** Panie Dyrektorze, jaka jest wysokość dotacji miejskiej do komunikacji zbiorowej np. w 2012 r. czy w 2011 r.? Kolejne pytanie to — jaki dobry przykład w tym daje tutaj kolej? Jakość komunikacji zbiorowej. Przykładem jest tutaj kolej, czy ta krajowa, czy regionalna. Może być lepsza lub gorsza, ale za każdą jakość trzeba zapłacić i ona kosztuje. Mam trochę znajomych, którzy dojeżdżają z Wrocławia koleją do pracy, chociażby tutaj w rejonie Węglińca, w rejonie Legnicy. Nie jest to nasz temat, ale warto by się tamtym zjawiskom przypatrzeć. Piszą – nie stać nas. Mam przed sobą pismo, też kiedyś odpisał do mnie, oczywiście też interesowałem się z 1994 r. komunikacją zbiorową, pan Najnigier [red. — w latach 2002-2007 pan Sławomir Najnigier był Wiceprezydentem Wrocławia], również pan prezydent Huskowski. Za czasów pana prezydenta Huskowskiego szczytem było, że dotacja na komunikację zbiorową wzrosła o 10%, a na drogi o 19%. Wiemy, jak sytuacja teraz wygląda. Natomiast pan Najnigier mówi, że nie stać nas na to, żebyśmy, wtedy mi tłumaczył, dopłacali więcej niż 50%. Ile by te wszystkie, powiedzmy koncerty życzeń mogły kosztować i skąd by na to wziąć pieniądze? Teraz kolejna sprawa to problem tego przesiadania się właśnie ludzi do samochodów. To by świadczyło rzeczywiście, że ludzie bogacą się. A jak to pogodzić z tym faktem, który tutaj słyszeliśmy, że dochody z biletów rosną jednak, bo chociaż wiemy, że one we Wrocławiu nie są najwyższe. I teraz kolejna sprawa — jak możemy mówić poważnie o integracji i komunikacji zbiorowej miasta z koleją, jeśli od wielu już lat nie potrafi się kolej wywiązać z niezbędnych remontów wiaduktów. Przykładem jest np. wiadukt na ul. Grabiszyńskiej, który niemal codziennie kilkakrotnie przemierzam, miał być on poszerzany. Pewnie doczekam się jakiejś awarii i wtedy zamkną cały wiadukt, i pewnie dopiero wtedy państwo się za to weźmie. Wiemy, jakie newralgiczne te wiadukty są na ul. Długiej i one warunkują odkorkowanie ul. Legnickiej. Czekamy i czekamy. Ponoć pieniądze są, a pracy nie ma. Dobrze, żeby załatwić to, co jest logiczne, potrzebne i niezbędne. Dlatego tych problemów może być więcej. Wnoszę o zamknięcie dyskusji.

Głosowanie w sprawie zamknięcia dyskusji

Wyniki głosowania: za – 14, przeciw – 7, wstrzymało się – 0

Radny Wojciech Błoński: Mam dwa pytania do Pana Dyrektora. Szanowny Panie Prezydencie, Wysoka Rado! Podczas rozmowy z Panem usłyszałem, że od kwietnia zaczną funkcjonować na osiedlu Psie Pole połączenia dowozowe do *Park&Ride*. Chodzi mi o jedną rzecz — czy w tym samym czasie, kiedy będą funkcjonowały te dowozowe połączenia, będzie jeździła kolej? A drugie pytanie — chodzi mi o połączenia linii autobusowych i ich zwiększonej liczby. Czy będą to 2 dodatkowe, czy 3 dodatkowe kursy?

Radna Renata Granowska: Panie Dyrektorze, zadam podobne pytanie, które wcześniej padło, ale dotyczyło innej linii. Cały czas będę pytała o autobus 135, który kursował, został zlikwidowany. Składałam w tym temacie interpelację. Zapewniano, że to tylko dyskusje, rozmowy — autobusu nie ma. Chcę wiedzieć, ilu pasażerów 135 jeździło, korzystało z komunikacji zbiorowej? Przypominam, że ten autobus woził mieszkańców Popowic, Szczepina i Kozanowa. O ile Kozanów ma w tej chwili dobrą sytuację, bo jest tam tramwaj, o tyle Szczepin i Popowice od strony ul. Popowickiej, wcześniej ul. ul. Długiej, Starogroblowej, niestety, zostały odcięte. Autobus 135 był autobusem jednym z dwóch. Został zlikwidowany. I chciałabym wiedzieć, ile pasażerów korzystało... Wiem, że Pan poda statystyki. Ja tym autobusem jeździłam, tam było pełne obłożenie. Chciałabym znać liczby. A do Pana Przewodniczącego Ossowskiego mam pytanie techniczne – nie ma transmisji w Internecie. Wiem, że jest późna pora, ale nasza sesja powinna być transmitowana, więc proszę o włączenie transmisji internetowej. Teraz.

[red.- W tym miejscu Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski ogłosił pół godziny przerwy, w związku z koniecznością sprawdzenia działania komputerów i możliwości kontynuowania transmisji w Internecie.]

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Szanowni Państwo, chcę się podzielić informacjami na temat transmisji. Serwer, który transmituje obrady naszej Rady Miejskiej znajduje się w Poznaniu i pracuje we wszystkie dni tygodnia, oprócz soboty i niedzieli. Gdybyśmy chcieli uzyskać transmisję po godz. 24, tzn. w pierwszych minutach i godzinach soboty, bo już mamy sobotę, musielibyśmy zamówić tę transmisję na 2 dni, opłaciwszy odpowiednie stawki właścicielowi tego serwera, czego nie uczyniliśmy. W dniach normalnych sesji są opłacone stawki dwudniowe. Zastanawiałem się nad tym, czy w związku z taką sytuacją, iż wrocławianie nie mają dostępu do bezpośredniej transmisji, do czego przyzwyczailiśmy ich, bo tej transmisji rzeczywiście nie ma, czy nie przerwać sesji i nie ogłosić przerwy do następnego dnia czy do poniedziałku. Okazuje się jednak, że żadne przepisy prawne nie nakazują nam prowadzenia transmisji. Musimy jedynie zrobić protokół z sesji. Natomiast nie ma takiego obowiązku, by ją transmitować. Przepraszając wrocławian za to, że transmisja została przerwana, podjąłem decyzję o kontynuowaniu sesji.

Radny Łukasz Wyszkowski: Pierwsze pytanie dotyczyć będzie częstotliwości kursowania linii autobusowych, ponieważ pomiędzy tzw. szczytem kursują one mniej więcej co pół godziny. To wszystkie linie. I mam pytanie, czy Miasto planuje zwiększenie częstotliwości kursów poza szczytem? A jeżeli tak, to kiedy miałyby to nastąpić? I jeszcze jedno pytanie dotyczące pojawiającej się od czasu do czasu informacji o tym, że w obrębie tzw. centrum, czy tej przestrzeni miasta wytyczonej przez linie tramwaju "0" planuje się zlikwidowanie w ogóle kursów autobusów. I czy taki zamiar przekształcił się w intencję, i czy ona będzie realizowana?

Prezes MPK Władysław Smyk: Panie Przewodniczący, Państwo Radni, Panowie Prezydenci! Spróbuję odpowiedzieć na kilka pytań, które padły. I zacznę od prezentacji

Pana Radnego Lorenca. Jest wiele wątków w tej prezentacji. Na pewno nie chciałbym odpowiadać na wątki związane z inwestycjami, a do tego jeszcze z wielkimi inwestycjami. Natomiast chciałbym powiedzieć tak — nie bardzo rozumiałem, o co chodzi z tą zmianą częstotliwości z 12 na 15 minut, o co chodzi z linią 24. Przypuszczam, że ta analiza była sporządzana w okresie ferii, w okresie ferii takie dane były. W okresie tramwaje jechały co 15 minut w godzinie przez cały dzień. Natomiast linia 24 już działa. Skończył się remont Podwala i linia 24 kursuje. I nikt nie ma zamiaru jej likwidować. Odnosząc się do linii E, do linii 103, do linii 135 — podniósł Pan kwestię taką, że Państwo korzystacie z porad naukowców. My też korzystamy z porad naukowców i to tej samej uczelni, którą Pan wymienił, z Politechniki Wrocławskiej, Wydział Budownictwa Instytutu Dróg i Mostów. I w opracowaniu pana dra Macieja Kruszyny jest napisane, że linie E, 135, 122, tak jak to zostało zrobione — te zlikwidować, tę zmienić przebieg po wprowadzeniu linii tramwaju plus na Kozanów. I tak zrobiliśmy, podpierając się, mówiąc kolokwialnie, wiedzą i umiejętnościami naukowców z Politechniki Wrocławskiej. Nie wiem, co mam odpowiedzieć na to, że pętla na Leśnicy jest za blisko. No jest. Autobus 325 jeździ w godzinach szczytu, dowozi pracowników do siedziby poczty. Na prośbę pracowników poczty uruchomiliśmy tę linię. Chciałbym w sposób jednoznaczny powiedzieć raz jeszcze o linii 135. Mieszkańcy Popowic, ul. ul. Popowickiej, Szczepina niczego nie stracili. Po tej trasie jedzie linia 122. Zmienił się tylko numer, nic więcej. Przebieg trasy jest taki sam. Dodatkowo mieszkańcy Kozanowa mają bezpośrednie połączenie do dworca tramwajami 31 i 32. Linia 403, też powiedziałem to w swoim wystąpieniu, że faktycznie w pierwszym etapie była skrócona do Kozanowa, dzisiaj dojeżdża do węzła przesiadkowego ul. ul. Legnicka-Kwiska w godzinach szczytu. Plan transportowy, o którym Pan mówi. Powiem tak — mamy obowiązek jako Gmina do końca lutego roku przyszłego opracować plan zrównoważonego rozwoju transportu drogowego. Przetarg taki został ogłoszony i jest, w przyszłym tygodniu będzie rozstrzygnięty. Odpowie on na te dwa pytania, które Pan zadał i na szereg innych pytań. Właśnie powie, jak ma ta komunikacja we Wrocławiu wyglądać, jaki ma być standard obsługi poszczególnych obszarów, rejonów itd., itd. Jestem zwolennikiem tramwaju do ul. Borowskiej, do szpitala. Wiem, co dalej mogę zrobić. Dzisiaj, gdybym miał pętlę w okolicach szpitala przy ul. Borowskiej, wszystkie autobusy, które teraz kończą kurs na ul. Świeradowskiej, pętliłyby przy ul. Borowskiej, przy szpitalu, dowożąc wszystkich do szpitala. Badania [red.- zapis niezrozumiały] są zrobione w roku 2010 i 2011. I to, o czym Pan mówił, to, co Pan podnosił ankietowe, nieankietowe pytanie o preferencje, o taryfy itd. są zrobione. W Biurze Rozwoju Wrocławia są dostępne te dokumenty. Pan Radny Chmielewski zapytał, jaka jest dotacja. Powiedziałbym tak — trudno mówić o dotacji, jeżeli pokrywamy 100% kosztów funkcjonowania spółki. Płacimy za prace przewozowe. Budżet w tym roku i w roku ubiegłym jest na tym samym poziomie, to jest ok. 325 mln PLN. Natomiast wpływy z biletów są dochodem Gminy i w 2012 roku było to 148 mln PLN, w roku poprzednim — 125. 23 mln PLN więcej. Gdyby to tak poskładać, to jest mniej więcej połowa, 50% mamy dzisiaj z biletów, a połowę niejako dokładamy, przy czym nie ma takiego układu strukturalnego, że bilety są w MPK. Gdyby dochód z biletów był z MPK, mówimy wtedy, że dopłacamy, czy rekompensujemy. Co do wątku na temat integracji biletu kolejowego z naszym biletem — my dzisiaj jesteśmy przygotowani w każdym wymiarze do tego, ażeby bilet kolejowy był automatycznie wgrywany na Urbancard, tylko kolej nie jest gotowa. Pan Radny Błoński zapytał — co z koleją na Psie Pole? Zrozumiałem rzecz w sposób następujący — my nie chcemy od kolei nic poza tym, żeby honorowali nasz bilet. My będziemy dowozić do tych kursów, które kolej będzie realizować. Najbliższa zmiana rozkładów jazdy kolejowych będzie miała miejsce 13 kwietnia. Tak że tak to wygląda. O linii 135 powiedziałem. Panu Radnemu Czepilowi odpowiem na piśmie, bo nie pamiętam dzisiaj, jakie jest obłożenie. Ale to nie szkodzi. Teraz tak — autobusy linii A, o których tutaj była mowa, wszystkie jeżdżą jako przeguby. Wszystkie. Napelnienie tych autobusów to średnio 60%. Pewnie, jeżeli powiemy sobie, że o godz. 7.15 wszystkich mamy zawieźć jednym kursem, to nie ma takiej możliwości i nigdzie na świecie to nie jest realizowane. Natomiast podaż i popyt się równoważą. Pan Radny Łukasz Wyszowski. Jeżeli Pan pozwoli, to ja przekażę

Panu informację pisemną na temat przebiegu i częstotliwości dla każdej linii tramwajowej i autobusowej. Bo to jest jeden z dokumentów stanowiących załącznik do zarządzenia w sprawie powierzenia wykonania prac przewozowych przez Miasto w spółce naszej. [głosy z sali] Do szpitala na Stabłowicach będzie dojeżdżał autobus. Jest projektowana pętla autobusowa, tak że będzie możliwość dojazdu, a od tramwaju też nie jest tak daleko. Politechnika. Na temat serwisu Skody nic nie powiem, bo nie wiem. To chyba pytanie jest nie do mnie w tym momencie. O autobusie linii E mówiłem. Proszę Państwa, jeszcze na koniec 113 i 612. Linie miejskie realizowane przez MPK, wyjeżdżające kawałek do ul. Wysokiej, znaczy do miejscowości Wysoka. Proszę Państwa, tak naprawdę, jak popatrzymy — dopiero od krótkiego czasu mamy wyremontowaną ul. Grota-Roweckiego, mamy ul. Parafialną, teraz jest remontowana i ul. Kutrzeby, i Zwycięska. Po tych remontach będzie można realizować możliwość zwiększenia obsługi komunikacyjnej rejonu ul. Zwycięskiej, Ołtaszyna i Wojszyc. W planie, w rejonie skrzyżowania ul. ul. Ołtaszyńska-Zwycięska jest pętla autobusowa. Wtedy wstępnie analizujemy wyjęcie 144 z Wojszyc i poprowadzenie ul. Ołtaszyńską do ul. Zwycięskiej. W sposób kapitalny poprawi to obsługę tego rejonu.

8. Informacja Prezydenta na temat sytuacji finansowej MPK Sp. z o.o.

Prezes MPK Władysław Smyk: [red.- W swoim wystąpieniu Prezes MPK posiłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, pozwoliłem sobie przygotować taki rodzaj diagramu, który może w bardziej przystępny sposób pokaże, jak funkcjonuje spółka, skąd strata i jaki mechanizm występuje w trakcie roku obrachunkowego 2012, i jak to działało. Ponieważ przedkładanie Państwu arkusza z rachunkiem zysków i strat stanowi potok cyfr, które mogłyby być tutaj nieczytelne, dla uproszczenia pokazałem Państwu stronę przychodową spółki, na którą się składają opłaty za zrealizowane zadania, jak również inne dochody, które spółka w danym roku osiągnęła. I jak Państwo widziecie — całkowita ilość, wartość tych przychodów opiewa na 321 mln PLN. Po stronie kosztowej rozbiłem to na pozycje, które już wyjaśniam. Otóż koszty działalności operacyjnej — 284 mln PLN, to są te wszystkie koszty, które ponosimy na to, żeby zrealizować powierzone nam zadania. Płace, paliwo, energia, remonty, naprawy, utrzymanie taboru w gotowości. Następną grupą kosztów są koszty finansowe, które służą obsłudze naszych zobowiązań wobec kredytodawców. I pozostaje część kosztowa, która jest związana z majątkiem spółki, czyli odpisy amortyzacyjne. I jak Państwo widziecie, amortyzacja, której łączna wartość w roku 2012 wyniosła 59 mln PLN, pokryta została z tych przychodów w kwocie 18 mln PLN. A zatem 41 mln PLN odpisu amortyzacyjnego nie zostało pokryte w pieniądzu. I ten niedobór *de facto* stanowi o stracie w rachunku. A zatem to, o czym wcześniej wspomniał pan prezydent Adamski — spółka ma zapewnione środki na to, aby realizować wszystkie powierzone zadania, aby wywiązać się ze wszystkich zobowiązań wobec dostawców bądź partnerów, jakimikolwiek by oni nie byli — czy dostawcy paliw, czy kredytujący. Natomiast mamy niedobory, jeśli chodzi o pokrycie kosztu amortyzacji. Amortyzacja z zasady służy temu, żeby odtwarzać majątek. I tutaj współpracujemy w formule, którą ćwiczyliśmy w 2011 r., że pojawiające się potrzeby odtworzeniowe są realizowane w oparciu o wsparcie właściciela w drodze dokapitalizowania spółki. I w tej sprawie w zasadzie tyle miałbym do powiedzenia. Przypomnę krótką informację, bo ona też dotyczy sytuacji finansowej spółki, mianowicie o naszych zobowiązaniach. Na koniec roku 2012 nasze zobowiązania kredytowe z tytułu zintegrowanego systemu taboru szynowego to kwota 221,5 mln PLN. I pozostałe kredyty w kwocie przeszło 40 mln PLN obejmują spłatę pierwszych Skód, tramwajów, które spłacamy jeszcze do roku 2017. Te jednokierunkowe tramwaje. I kończymy we wrześniu tego roku spłatę ostatnich mercedesów. To jest kwota niespełna 6 mln PLN. Tak wygląda sytuacja, jeśli chodzi o nasze zobowiązania z tytułu kredytów.

- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej – radny Krzysztof Bramorski:**
Szanowni Państwo, Panowie Prezydenci, Panie Prezesie! Dość oszczędna ta informacja, jeżeli chodzi o finanse spółki o tak dużym majątku, tak skomplikowanym sposobie finansowania i tak szeroko komentowanej sytuacji finansowej na przestrzeni ubiegłego roku w sposób dość niejednorodny. Przypomnę tylko słynną sprawę 40 mln PLN, które najpierw znajdowały się na koncie MPK Sp. z o.o. po osobistym sprawdzeniu przez pana prezydenta, a zaraz później musiały być pokrywane kredytem, na który tuż po tej wypowiedzi rozpisano przetarg. W tym kontekście niektóre pytania nabierają szczególnego znaczenia, a pierwsze z tych pytań, chciałbym skierować właśnie do Pana w sprawie tego, czy może Pan potwierdzić bądź poinformować nas, czy prawdą jest, że w roku 2012 bądź w roku 2013 już, ale chyba raczej w roku 2012, w ogóle w ostatnim okresie, czy MPK zawsze terminowo regulowało należności wobec wszystkich wierzycieli? Czy nastąpiła jakaś przerwa w terminowym regulowaniu zobowiązań wobec wierzycieli? Czy regulowało wobec wszystkich, czy też wybiórczo? Czy np. wobec niektórych nie regulowała spółka zobowiązań? Jeżeli tak, to jaka była wysokość i jakie były terminy opóźnień w płatnościach. Nie mówię o zwłoce, tylko o opóźnieniu. W jakim okresie występowały te opóźnienia, jaka była ich łączna wysokość? I to jest bardzo istotna informacja, którą chciałbym, żebyśmy dzisiaj tutaj, na sali uzyskali. Mówił Pan w jednym z wcześniejszych punktów, zresztą pytałem też tutaj o pewien szczegół dotyczący redukcji pracowników. Teraz bym prosił o podanie informacji od strony finansowej, jakie oszczędności przyniosły zwolnienia pracowników na przestrzeni lat 2011-2012, dla każdego z tych lat oczywiście osobno. Prosiłbym również o skonfrontowanie tego z informacją, jaki jest łączny koszt umów cywilnoprawnych zawieranych w latach 2011-2012, w każdym roku osobno z kierowcami i motorniczymi, którzy pracują, przynajmniej w pewnej części, w miejsce zwolnionych pracowników, pracujących wcześniej na podstawie umów o pracę. Zatem koszt oszczędności *versus* koszt dodatkowych nakładów, tylko z innego tytułu. Pan Prezes poprzednio podawał tutaj informację dotyczącą tego zestawienia stawki godzinowej. Tak, Panie Prezesie, ale pewnie świadomie posłużył się Pan przykładem pracowników, którzy mają przepracowane 10 i więcej lat w MPK Sp. z o.o. Natomiast są pracownicy, których staż pracy też jest długi, ale wynosi lat 9, 8, 7, 6. Oni nie mają tych wszystkich dodatków. Pracują dla przedsiębiorstwa długo w różnych sytuacjach, w lepszych i gorszych czasach, a zarabiają 16,80 PLN na godzinę, jeżeli mnie pamięć nie myli. A nie 18,20 PLN jak ci zatrudniani na podstawie umów cywilnoprawnych. Chciałbym, żeby tę różnicę Pan również wyjaśnił, jak to się ma do tego, że obecnie żąda się od tych pracowników, by pracowali w wydłużonym czasie pracy. Jak to się ma do tego, że zestawienia czasu pracy, o tak one wyglądają, zawierają takie rubryki jak praca, ale oprócz tego jest czas jazdy i czas przerwy. Pierwszy raz spotykam się z czymś takim, a prawem pracy trochę się zajmuję, żeby do czasu pracy wliczać wyłącznie czas jazdy. Czym innym jest przerwa, która być może wynika z regulaminu, czym innym jest przerwa, która wynika z Kodeksu pracy, chociażby częściowo wliczana, a częściowo, jeśli jest u Państwa dłuższa, to niewliczana do czasu pracy. Natomiast motorniczowie będący w tramwaju, pilnujący tramwaju, może go sprzątający, może go przeglądający, może uzupełniający druczki, dokumenty itd. na pętli w czasie postoju, to nie jest motorniczy niepracujący. Odliczanie od czasu do pracy, który chcecie Państwo wydłużyć do 11 godzin czasów przerw i liczenie go tylko jako czasu jazdy wydaje się być nie do końca poprawne. Chciałbym, żeby Pan te wątpliwości tutaj rozwiązał, bo one w ocenie pracowników, z którymi rozmawialiśmy, budzą ogromne wątpliwości. A budzą też wątpliwości inspektorów pracy, z którymi rozmawialiśmy. Idąc dalej, nie wiem, czy nie usłyszałem — prosiłbym o powtórzenie — o zamiarze i sposobie, planowanego sposobu finansowania inwestycji przy ul. Granicznej. Bo gdzieś mi to rzeczywiście umknęło w poprzedniej odpowiedzi, jeżeli było. W punkcie dotyczącym taboru Pan Prezes mówił o kwestii modyfikacji w przeprowadzaniu przeglądów

technicznych i jak to wpłynęło na poprawę stanu taboru. Ja bym prosił o informację na temat tego, w jaki sposób wpływa to na finanse spółki. Czyli konieczność przeprowadzania przeglądów technicznych przez zewnętrzną firmą, która została wprowadzona po zakwestionowaniu przez Inspekcję Transportu Drogowego usterek, dowodów rejestracyjnych itd., itd. Czy ma to odbicie finansowe? Jeżeli ma, to jakie? Być może pozytywne, ale chciałbym wiedzieć, jak to wygląda. Kolejna sprawa, która odbija się dużym echem również w mediach to 5 mln PLN. Tu była dzisiaj mowa o tym. Podzielił się pan prezydent, jeżeli dobrze pamiętam albo Pan Prezes, późna jest godzina, więc może mi się to mylić, informacją o tym, że Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego podzielił te wątpliwości. Tak, podzielił. Natomiast w tej chwili jeszcze nie wiemy, jaki będzie werdykt Urzędu Zamówień Publicznych. I proszę o informację, w jaki sposób MPK zabezpieczyło środki na ewentualny zwrot tych 5 mln PLN? Czy została utworzona rezerwa? Czy też w jakiś inny sposób Państwo jesteście na to przygotowani? Powiedział Pan Prezes w tej chwili, prezentując tę tabelkę o zadłużeniu. To zadłużenie wzrosło w ostatnich latach. Dzielił się Pan, nie wiem, czy Pan, ale ktoś z Państwa dzielił się ostatnio w grudniu w Poznaniu informacjami na temat właśnie kwestii zadłużenia, zakupów, inwestycji. Skutkiem wzrostu zadłużenia jest znaczący na przestrzeni ostatnich lat wzrost kosztów finansowych. Ostatnie dane, które Państwo podaliście, to 17,5 mln PLN rocznie. Prosiłbym o wyspecyfikowanie, co te koszty obejmują i czy nie uważa Pan, czy zarząd, powiedzmy, podejmuje kroki ku temu, aby te koszty zostały zredukowane, być może restrukturyzując również zadłużenie. Wzrost pozostałych kosztów operacyjnych. Taką informację też w Państwa prezentacji wyczytałem. Wynika m.in. z większych nakładów na ubezpieczenie majątku spółki. Ja kiedyś na tej sali zadawałem już chyba, jeżeli dobrze pamiętam, pytanie o to, czy Państwo przeprowadziliście kalkulację składki ubezpieczeniowej w zestawieniu z ryzykiem kosztów napraw, być może płacenia innych odszkodowań związanych z wypadkami. Mieliśmy taką serię wypadków, które dotyczyły też nowych Skód, czyli bardzo kosztownych napraw. Prosiłbym o informację w związku z tym, czy przypadkiem moje ówczesne pytanie nie okazało się uzasadnione. Czy w tej chwili, w związku z tym, że w roku 2012 nastąpiła 100% zwyżka składki ubezpieczeniowej płaconej przez Państwa spółkę na rzecz PZU S.A. Czyżby okazało się, że jednak składka jest niższa od kosztów napraw odszkodowań itd., które spółka musiała ponieść, wtedy kiedy tabor nie był w pełnym zakresie ubezpieczony. Nie wiem, czy Pan Prezes notuje te pytania, bo tam widzę takie zajęcia. A potem będę dyscyplinowany przez Pana Przewodniczącego, kiedy będę przypominał, że na któreś z pytań nie ma odpowiedzi. Tak że prosiłbym tutaj o to, aby wyjaśnić, jaki był koszt wypłaconych odszkodowań, przepraszam, kosztów napraw ponoszonych i ewentualnie wypłaconych odszkodowań. Mówię cały czas o latach 2011-12, być może już w tym roku też. A także jak się on ma do hipotetycznej, bo wtedy niezapłaconej składki, ale Państwo na podstawie wyliczenia tej składki, oferty podjęliście wówczas decyzję, aby jej nie płacić. Czy to się opłaciło, czy też nakłady z własnej kieszeni spółki musiały być wyższe niż te, które... Bo nie zapłacił zakład ubezpieczeniowy. To ta informacja o 100-procentowym wzroście składki w roku 2012, to również z Państwa prezentacji z grudnia 2012 r. Skoro, tak jak usłyszeliśmy przy jednym z poprzednich punktów, Pan Prezes odpowiada również w imieniu Pana Prezydenta, to proszę o informację, w jakim trybie Miasto zamierza nabyć od Agencji Mienia Wojskowego działkę przy ul. Granicznej, którą później Państwo macie aportem dostać? Czy będzie to kupno, czy będzie to darowizna, czy będzie to kupno po obniżonej cenie, czy też jakaś zamiana się szykuje? Tu bym prosił o precyzyjną i szczegółową informację. I chciałbym jeszcze, żeby Pan Prezes odniósł się też do kwestii zasadności pewnych wydatków. A mam tutaj na myśli sprawę zakupu, już, o którą kiedyś pytaliśmy, ale wydaje mi się, że dla takiego zaokrąglenia pełnego obrazu gospodarki finansowej istotną, czyli tej różnicy w cenie tramwajów Skoda objętych pierwszym zamówieniem i drugim zamówieniem. Jak Państwo uzasadniacie celowość tego

drugiego wydatku i efektywność prowadzonych w tym zakresie negocjacji?
I to chyba tyle.

Prezes MPK Władysław Smyk: Oszczędności z tytułu redukcji zatrudnienia. Proszę Państwa, jeden etat średnio licząc w MPK, mówię o płacy plus pochodnych, czyli ZUS etc., to jest ok. 60 tys. PLN rocznie. A zatem zmniejszenie zatrudnienia o 100 osób, skutkuje oszczędnością na poziomie 6 mln PLN. Niemniej część tych oszczędności, jak Państwu pokazałem, została przeznaczona na podwyżki, które były i w roku 2011, i w roku 2012. Umowy cywilnoprawne. Jeśli chciałby Pan uzyskać bardzo precyzyjne dane, to oczywiście dostarczę je Panu. Natomiast jeżeli ta informacja będzie wystarczająca, to przekażę następująco — w roku 2011 fundusz bezosobowy, czyli fundusz, z którego opłacaliśmy umowy cywilnoprawne obejmowało to i kierujących, i inne osoby, w tym kontrolerów biletowych. To była kwota wydatkowana ok. 3,5 mln PLN. Natomiast fundusz bezosobowy w roku 2012 wyniósł ok. 2,5 mln PLN, ale oczywiście precyzyjne liczby mogę uzupełnić. Odnosząc się do kwestii czasu pracy, traktujemy czas pracy jako łączący jazdę, przerwy, postoje na pętlach i tutaj nie ma żadnego konfliktu z prawem. Natomiast obserwujemy również czas jazdy, bo ten jest też definiowany w przepisach dotyczących czasu pracy kierującego. Średnio w komunikacji miejskiej we Wrocławiu na czas pracy kierującego przypada 75% do 80% tego czasu, to jest czas jazdy. Pozostałe elementy to są ustawowe przerwy wypoczynkowe tudzież postoje związane z cyklem jeżdżenia. I tylko tyle. Dotknął Pan również kwestii czasu pracy kierujących i kwestii związanych z ich wydłużaniem lub też nie. Proszę Państwa, jest to jeden z elementów poszukiwania również oszczędności istotnych. Dlaczego takie poszukiwania czynimy? Oczywiście musimy je uzgodnić ze związkami zawodowymi. Ostatecznie sądzę, że znajdziemy porozumienie gdzieś w obszarze, który będzie, jak przypuszczam, wystarczający, czyli możliwość wydłużenia czasu pracy, pracy, nie jeżdżenia, pracy do 10,5 godziny, może 10,45. Nad tym pracujemy i rozmawiamy. Powód jest następujący — otóż, robiąc przegląd tzw. brygad, czyli tych pojazdów, którymi jeżdżą kierujący i mierząc czas pracy, mamy taką strukturę, w obu trakcjach to wygląda w ten sposób — 42% brygad to są brygady, w których czas pracy kierującego jest między godziną a 7 godzinami. 44% brygad to są brygady, w których czas pracy kierującego, możemy powiedzieć, mieści się w nominalnym czasie pracy, czyli między 7 a 9 godzin. Jednego dnia 7 jeździ, drugiego 9. I tutaj wychodzi średnia 8. I pozostała część, to są brygady, w których czas pracy kierującego jest powyżej 9 godzin. Co to oznacza? Oznacza to tyle, że mamy bardzo dużo zadań, w których czas pracy kierującego jest poniżej nominalu. Natomiast płacimy za nominalny czas pracy, czyli za 8 godzin dziennie. I z tym próbujemy się zmierzyć. Zwyczajnie i po prostu płacimy ludziom za 8 godzin pracy, natomiast oni wypracowują 6-7. Różnie. Stąd nasze działania zmierzającego do tego, żeby po pierwsze wydłużyć okres rozliczeniowy i po drugie wyposażyć się w instrumenty, które pozwolą te zjawisko płacenia za nominal, który nie jest wypracowany, zmniejszyć. Tam upatrujemy istotnych oszczędności, znacznie większych niż w prostej redukcji zatrudnienia. Moje szacunki wskazują, że możemy mieć do czynienia z sytuacją, w której nawet 10% nominalnego czasu pracy, za który płacimy, nie jest przepracowany. A zatem jest się, o co bić. Bo jeżeli przyjmujemy, że ok. 85 mln PLN rocznie przeznaczamy na wynagrodzenia kierujących, no to 10%, to jest 8,5 mln PLN. Oczywiście, powiedzmy sobie szczerze, nie jest to możliwe, bo specyfika naszej pracy na to nie pozwala. Są po prostu linie szczytowe, dwurazowe rozwiązania i... Natomiast uważam, że każda próba zmniejszenia tego poziomu jest cennym posunięciem, które zmniejszy koszty funkcjonowania. Jeśli chodzi o koszty związane ze zleceniami zewnętrznymi — nie potrafię Panu precyzyjnie powiedzieć, jakie one są, bo rozpoczęliśmy działania prowadzenia prac na zapleczu technicznym po rewizji naszego systemu. Przypuszczam, że będą to koszty wyższe niż wykonywanie czynności wyłącznie siłami naszych pracowników. Na to się będą składać droższe części zamienne, o czym wspominałem, że kluczowe części zamienne, istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa, chcemy kupować oryginalne, a nie zamienniki o niskiej jakości. Tudzież ukierunkowujemy się na takie działania, aby bardziej skomplikowane i pracochłonne

naprawy wykonywać na zewnątrz, gdyż główny trud, który musimy ponieść jest związany z naprawami drobnymi, tylko w dużej ilości, które wymagają wielu rąk do pracy. Środki na zwrot 5 mln PLN. Proszę Państwa, dzisiaj nie ma ani jednego dokumentu, z którego można byłoby cokolwiek wnioskować. Ja bardzo proszę — zatrzymajmy się w tym momencie, zobaczmy oficjalne dokumenty. Oczywiście, że prowadzimy nasze badania sprawdzające, jaki jest nasz status prawny w tej sprawie, bo Naczelny Sąd Administracyjny nie ma jasności, czy to jest sprawa z obszaru cywilnoprawnego, czy to jest z obszaru administracyjnego. Kazus gminy [red.- zapis niezrozumiały] pokazuje, że jest z tym kłopot. Jedyne, czego się dowiedzieliśmy, to zapowiedź, że Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego zwróci się o opinię do prezesa Urzędu Zamówień Publicznych w tej sprawie, więc poczekajmy. My natomiast nie dysponujemy poza informacją medialną niczym, kompletnie niczym. W związku z czym do informacji medialnych, które nie są formalnym dokumentem, ja się w żaden sposób nie mogę odnieść. Natomiast oczywiście rozpatrujemy sytuację, w której musielibyśmy te środki zwrócić i dysponujemy takimi środkami, i taką rezerwą. Ubezpieczenia. Wspominałem to na poprzedniej sesji, powtórzę to jeszcze raz. Musiałbym też sięgnąć do dokumentów, natomiast... Przeszło dwukrotnie zwiększyliśmy kwotę ubezpieczenia w stosunku do roku 2012, mówię o tym roku, jednocześnie osiągając koszt, cenę składki za ten rok o 1 800 000 PLN. niższą niż w roku ubiegłym. Odszkodowania osobowe, oczywiście to jest element kluczowy, który będzie wpływał na ocenę naszej spółki pod kątem ubezpieczenia w roku 2014. Ale tak jak wspominałem — ta ocena będzie się klarować dopiero w drugiej połowie roku, kiedy ubezpieczyciele będą widzieli, ile odszkodowań musieli wypłacić. Jeżeli dobrze zrozumiałem Pańskie pytanie, chodziło Panu o ubezpieczenie majątku typu Autocasco, czy tak? Wstępne analizy wskazywały, że ubezpieczenie naszego taboru dobrowolnego Autocasco pociągałoby za sobą koszty na poziomie 15-18 mln PLN. Na to nas po prostu nie stać. Zdarzenie złe, które przyniosło nam istotne sprawy, czyli uszkodzenie tramwaju Skoda, jego naprawa wyniosła 1 700 000 PLN. Cały czas wydaje się, że ryzyko związane z naprawą taboru własnymi środkami, a nie z ubezpieczenia, w porównaniu z kosztami Autocasco jest jednak duży [red.-zapis niezrozumiały]. Zakup Granicznej. Tu rozmowy prowadzi przede wszystkim Miasto. I być może precyzyjniej można... Proszę? [głosy z sali] Są w toku. No w każdym bądź razie my mamy się stać beneficjentem tego procesu w sposób, tak jak wspominałem, ten grunt byłby wniesiony do spółki jako podwyższenie kapitału. Tramwaj Skoda — zamówienie dodatkowe. Mogę w tej sprawie powiedzieć jedynie rzecz tą, którą znam, ponieważ nie uczestniczyłem w tym procesie. Mianowicie, w fazie, kiedy urzeczywistniał się ten projekt, ujawniła się potrzeba zwiększenia liczby tych tramwajów dla realizacji projektu tramwaju plus. Stąd zaistniała potrzeba zamówienia dodatkowych tramwajów i te zamówienia, których możliwość była ujęta w specyfikacji przetargowej, objęta negocjacjami, skutkowało tym, że, istotnie, te pozostałe zamówione tramwaje były droższe. Nie potrafię w związku z tym odnieść się do zasadności. Przyjmuję, że taka była potrzeba chwili i taką decyzję podjęto. Jak sądzę, tym wyczerpałem listę pytań. [głosy z sali] Aha, oczywiście. Przepraszam bardzo. Takim miesiącem napiętym rzeczywiście w finansach spółki jest grudzień, kiedy pewne płatności związane z naszą realizacją są przesunięte na styczeń. Istotnie, prowadziliśmy badania i zapytania do kilku oferentów — do Tauronu i do Lotosu, dostawców paliwa i energii o możliwość uregulowania należności grudniowych w styczniu. Robiliśmy to zapobiegliwie, nie będąc do końca pewni, czy środki finalne z Unii Europejskiej, funduszu tego na tramwaj plus dotrą jeszcze w grudniu do nas. W obu wypadkach otrzymaliśmy odpowiedzi odmowne, niemniej w grudniu otrzymaliśmy z Miasta dokapitalizowanie w kwocie ok. 6,5 mln PLN. No i dodatkowo wpłynęła transza 21 mln PLN, w związku z czym nie nastąpiło żadne wstrzymanie bądź opóźnienie jakichkolwiek płatności. Wszystko uregulowaliśmy zgodnie z umowami i z literą prawa. Dodam Państwu, co będzie w raporcie końcowym po zweryfikowaniu. Na koniec roku, na środki pieniężne na koncie spółki, to było 25 290 000 PLN.

9. Informacja Prezydenta na temat wysokości środków unijnych wykorzystanych przez Wrocław na rozwój komunikacji zbiorowej.

Prezes MPK Władysław Smyk: Panie Przewodniczący, Wysoka Rado, Panowie Prezydenci! Jeżeli chodzi o środki uzyskanie z Unii Europejskiej przeznaczone na komunikację zbiorową, to przedstawię tutaj w tej części 4 podstawowe inwestycje, z których te środki zostały uzyskane i wydatkowane. Natomiast od razu zaznaczę, że jeszcze są inwestycje, o których już wspominałem w poprzednim wystąpieniu, w których inwestycja była połączona z infrastrukturą drogową i tramwajową. Przykład ul. Lotniczej czy przykład ul. Krakowskiej. W tym zestawieniu, o którym będę mówił, nie ma tych wartości, ponieważ one były finansowane nie jako inwestycje w komunikację zbiorową, tylko w ogóle w system transportowy, zatem ich nie wyróżniam. Natomiast w czyste inwestycje dotyczące komunikacji zbiorowej, to tutaj chciałbym wymienić cztery. Mogę mówić z pamięci. Pierwsza rzecz, o której już wspominałem, to jest oczywiście ten zintegrowany program rozwoju transportu szynowego, etap I. Przypomnę tylko liczby, bo one już były wyświetlane, jeśli Państwo pozwolą. Wartość ogólna projektu – 748 mln PLN. Umowa podpisana dopuszcza do 362 mln PLN dofinansowanie z Unii. Dotychczas uzyskaliśmy 209 mln PLN. Dlaczego to taka jest sytuacja? Mianowicie składa się według pewnych reguł określonych i narzuconych. Przypomnę te liczby. 748 — wartość projektu. Według umowy dofinansowanie do 362 mln PLN, końcówka tam dalej jest podana, przy czym, ile faktycznie będzie, to oczywiście będzie zależało od konkretnych wartości faktur i akceptacji przez organa kontrolujące, trzystopniowa jest kontrola poszczególnych wydatków. W tej chwili do końca 2012 r. otrzymaliśmy 209 064 112 PLN, to jest ta wartość podkreślona. Pozostałe wnioski i to, co to jest za kwota. To są 2 wnioski o zwrot środków, które zostały całkowicie zaakceptowane. My złożyliśmy 4, 2 są obecnie w weryfikacji przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Ministerstwie Transportu. Piąty wniosek jest przygotowywany. 15. marca planujemy go złożyć. I 6 to jest później końcowy, po zakończeniu. Wielkość wniosków, zasady składania są ustalone w umowie. To nie zależy od naszej opieszałości czy przyspieszenia – nie, to po prostu wynika z harmonogramu poszczególnych bloków zadań. Przypomnę, że to jest po kilkadziesiąt faktur do poszczególnych zadań, tak że proces sprawdzania tego wszystkiego, wyjaśniania jest bardzo długotrwały. W każdym razie podsumowując — tego na razie 209 mln wpłynęło. Do 362 mln, podejrzewamy, że tam będzie trochę mniej. Z tego względu, że i 748 mln PLN nie w pełni chyba będzie zasadne, bo niektóre przetargi, te ostatnie, troszkę taniej wychodzą. Drugie przedsięwzięcie, o którym chciałbym przypomnieć, czysto związane z transportem zbiorowym, to jest projekt, który nazywał się „Przebudowa średnicowej trasy tramwajowej Północ-Południe”, chodziło tutaj o linię 7, połączenie inwestycji infrastrukturalnych, m.in. torowisko ul. Szewskiej, pl. Teatralny. To inwestycja, którą Państwo doskonale znacie. I wtedy pojawiły się też pierwsze jednokierunkowe tramwaje marki Skoda. Wartość 119 mln PLN praktycznie, z czego ok. 46 mln PLN uzyskaliśmy zwrotu. To był Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego. To, o czym przed chwilą mówiłem, to jest Fundusz Spójności. To jest Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. I podobnie drugi projekt, że tak powiem, z lekkim przesunięciem, w 2008 r. skończony. Tutaj chodziło o przebudowę całej infrastruktury węzła w rejonie pl. Powstańców Wielkopolskich. I też był zakup tramwajów dla linii 6. Więc w tym projekcie on był troszkę o mniejszej wartości — 110 042 000 PLN uzyskaliśmy z Unii Europejskiej na tych samych zasadach, bo to był też Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego. I jeszcze pieniądze związane z transportem zbiorowym w tej grupie. To jest 1 870 000 – nieduże dofinansowanie do zadania związanego z pl. Grunwaldzkim. Tam udało się wydzielić część czysto dotyczącą transportu zbiorowego. To był tzw. Sektorowy Program Operacyjny Transport, potem nazywany popularnie. W sumie te wartości, jeśliby ktoś chciał sumę poznać, to to jest 299,6 mln już, które wpłynęło. A prawdę mówiąc, jak się skończy ten program operacyjny w tej chwili trwający, to do 452 mln, te 4 zadania będą obejmować. Jeśli chodzi o zadania związane z Regionalnym

Programem Operacyjnym, czyli tzw. RPO, to bym prosił o krótką informację pana Patryka Wilda.

Członek Zarządu MPK Patryk Wild: [red.- w swoim wystąpieniu członek zarządu posłkował się prezentacją multimedialną.] Panie Przewodniczący, Panie i Panowie Radni, Panowie Prezydenci! Nie chciałbym powtarzać, bo pierwotnie miałem jedną prezentację dotyczącą projektu RPO, który zrealizowaliśmy i takiego, o który się staraliśmy. I z pewnych powodów mamy jeszcze nadzieję, że pieniądze z RPO pozyskamy. Więc jeśli Państwo pozwolicie, nie będę powtarzał tego, co już prezentowałem w pierwszej części, czyli nie będę opowiadał o projekcie pierwszym z RPO, który jest w tej chwili realizowany, który zakończymy w przeciągu pół roku, który właśnie dotyczył tych 8 tramwajów, systemu monitoringu, systemów badania napełnień, ilości pasażerów, systemu informacji pasażerskiej, kupienia dźwigu, czyli tego pogotowia technicznego, czy też systemu sterowania ruchem i systemów informatycznych. Opowiem o drugim projekcie, który wspólnie z Miastem w partnerstwie złożyliśmy. Alokacja środków na transport miejski w RPO wynosiła ok. 140 mln PLN, nawet została zwiększona do 155 mln PLN i na dzień dzisiejszy rozdysponowano z tego 7, 80, ok. 5 mln PLN. I wolnych środków jeszcze w programie RPO, na które nie ma na razie pomysłu, przynajmniej zadeklarowanego jest jeszcze ponad 200 mln PLN. MPK razem z Samorządem Wrocławia złożyło wniosek, w którym partnerem wiodącym była spółka MPK, który dotyczył poprawy skomunikowania z transportem zbiorowym portu lotniczego, centrum miasta, terenu Wielkiej Wyspy, no i oczywiście też dworca autobusowego. Dlaczego? Staraliśmy się o kwotę dofinansowania na poziomie 69 mln PLN, przy projekcie o wartości brutto — 122 mln PLN. Staraliśmy się o to, dlatego że system transportu zbiorowego Wrocławia, to jest 80% pasażerów w ogóle komunikacji miejskiej w całym regionie. To może się wydawać aż nieprawdopodobne, ale wrocławskie MPK, wrocławskie przewozy pasażerskie przewożą 80% pasażerów komunikacji miejskiej z całego województwa. Wykonują pracę eksploatacyjną na poziomie 75% wozokilometrów. 70% całego taboru transportu miejskiego, to jest właśnie wrocławskie MPK. I dlatego uznaliśmy, że mimo iż dostaliśmy 33 mln z tych stu pięćdziesięciu kilku przeznaczonych na transport miejski, mamy pełne uzasadnienie do tego, aby starać się o kolejne środki. Właśnie dlatego, że jeżeli jest nabór transport miejski, to 80% z tego transportu, to jest transport Wrocławia. W zakres projektu wchodziło kilka zadań w trzech grupach. Pierwsze to był zakup 58 autobusów, dzięki czemu cały tabor używany przez MPK byłby niskopodłogowy, cały tabor spełniałby normę czystości na Euro 2012. Oczywiście te pojazdy miały być już dostosowane do standardów informacji pasażerskiej, monitoringu, które wprowadzamy przy pierwszym projekcie. Kolejny slajd to było przedłużenie buspasa na ul. Strzegomskiej. To jest dosyć unikalne, jak na skalę Polski, oczywiście, przedsięwzięcie, czyli taki pas autobusowy, wydzielony zupełnie. To jest zdjęcie przykładowe, jak wygląda system Bus Rapid Transit(BRT) — to jest bodajże Istambuł. Natomiast coś takiego, czyli wydzielony pas, właśnie przedłużony wzdłuż ul. Strzegomskiej do centrum. Planowaliśmy wspólnie, to było akurat zadanie miejskie, zbudować. Tam jest przestrzeń do wydzielienia. Oczywiście, oprócz tego buspasa były jeszcze dwa elementy, czyli pasy autobusowo-tramwajowe na ul. Curie-Skłodowskiej wraz z remontem torowiska i oczywiście taki pas razem z przystankiem na ul. Krupniczej. Zdając sobie sprawę z tego, że to jest duży projekt, ale też mając na względzie, że to jest właśnie projekt, który obsługuje 88% studentów z całego też województwa, region, w którym mieszka, przebywa 1/4 mieszkańców całego województwa, gdzie są główne instytucje województwa, uznaliśmy, że mamy szansę starać się o to i że powinniśmy te środki otrzymać. Natomiast w stosunku do tego, co wymagał Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, czyli wkład własny na poziomie 15%, zaproponowaliśmy zwiększenie naszego wkładu dwukrotne do 30%. Niemniej jednak ten wniosek został uznany za mało istotny dla rozwoju województwa. Przegrał z wnioskami, które zostały uznane za ważne. Nasz wniosek został uznany za średnio ważny. Jeżeli ta lista by kogoś interesowała, to oczywiście ona jest do dyspozycji na stronie Urzędu Marszałkowskiego. Natomiast w tej chwili sytuacja wygląda tak ze środkami europejskimi przeznaczonymi

na transport zbiorowy i nie tylko, że umowy do dzisiaj jeszcze nie zostały podpisane. Nie zostaliśmy zaproszeni do składania wniosku, właśnie z tego powodu, że samorząd województwa uznał, że są ważniejsze projekty dotyczące transportu miejskiego na terenie województwa, które w pierwszej kolejności powinny być sfinansowane. Niemniej z każdym końcem okresu programowania pojawiają się tzw. resztówki. I tak prawdę mówiąc, na to liczymy. Do dzisiaj jest ponad 200 mln PLN nierozdysponowanych jeszcze i nawet bez pomysłu. A na pewno, tak jak już to było dzisiaj na tej sesji Rady Miejskiej mówione — autobusy i tak musimy kupić, więc te pieniądze będą możliwe do przedstawienia i refakturowania. Na chwilę obecną środki wydane w działaniu transport miejski w RPO oczywiście dla nas jako potencjalnego beneficjenta są niesatysfakcjonujące. Wprawdzie otrzymaliśmy 33 mln PLN, ale ze 155 mln PLN, które są przeznaczone, naszym zdaniem to jest niesatysfakcjonujące. I dlatego że to wygląda na to, że samorząd województwa na 20% komunikacji przeznacza 80% środków wsparcia. Bo tak wygląda rozkład komunikacji miejskiej w całym województwie. Wrocławska komunikacja miejska została wspomóżona kwotą 18 groszy na jednego pasażera w stosunku do innych projektów z terenu województwa, które dostały średnio 3,5 PLN. I dlatego myślimy, że przy okazji pojawiania się rezerw, a na pewno one będą, jesteśmy w stanie przekonać samorząd województwa do tego, żeby te pieniądze na przynajmniej część tego projektu, czyli zakupy taborowe przeznaczył, m.in. dlatego, jeżeli będziemy kupowali autobusy, pozyskiwali tabor, to właśnie w drodze nie *leasingu*, tylko zakupów. I to byłoby na tyle, jeżeli chodzi o środki z Regionalnego Programu Operacyjnego przeznaczone na finansowanie transportu miejskiego.

- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej – radny Łukasz Wyszkowski:** Panie Dyrektorze, moje pierwsze pytanie jest też poniekąd podyktowane i spowodowane Pana wystąpieniem dotyczącym linii 33. Ponieważ wtedy nie uzyskałem jednoznacznej odpowiedzi na pytanie dotyczące, co powodowało nami, że akurat zakupiliśmy na linię, która mogłaby być obsługiwana przez normalny tramwaj, tramwajem dwukierunkowym, wobec tego zadam pytanie inaczej — co legło u podstaw takiego projektowania całej tej inwestycji, że akurat też na tę linię zostały zamówione tramwaje dwukierunkowe? I proszę o odpowiedź jasną. Na zasadzie takiej — bo lepiej sprawują się niż te, które zwracają na pętli lub każdą inną. Nie będzie odpowiedzią satysfakcjonująca taka, jakiej udzielił Pan wcześniej, czyli, dlatego że tak zapisaliśmy w projekcie. Moje pytanie jest – dlaczego akurat tak zostało to zapisane?

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Pytanie jest związane ze środkami unijnymi, czyli tematu, o którym rozmawiamy?

- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej – radny Łukasz Wyszkowski:** Tak, ponieważ są to pojazdy zakupione w ramach projektu Zintegrowanego Systemu Transportu Szynowego – Etap I. Moje kolejne pytanie również dotyczy Zintegrowanego Systemu Transportu Szynowego, jakkolwiek nie doszły do etapu II. I tutaj chciałbym, aby Pan Dyrektor odpowiedział, czy opowiedział nam, dlaczego zrezygnowaliśmy z tego drugiego etapu, mimo że pieniądze na nas czekają. I tutaj mogliśmy słuchać wystąpienia pana prezesa Wilda, który nam przedstawiał śliczny projekt, który nie dojdzie do skutku. Przynajmniej na razie, jak nas zapewnia pan wiceprezes — z racji tego, że środki takie nie znalazły się, czy nie zostały zapisane w RPO. Tutaj mamy do czynienia z przykładem, gdzie pieniądze na nas czekają, a my tych pieniędzy nie chcemy przyjąć. I ostatnie pytanie, Panie Przewodniczący, dotyczy tej pierwszej wypowiedzi, z pierwszej części sesji, którą przedstawił nam wtedy Pan Wild. Dotyczy projektu związanego z zakupem pojazdów od Protramu. Nie wnikając też głęboko w szczegóły, bo pewnie znowu wywołałobyśmy długą dyskusję. Mam krótkie pytanie do Pana Prezesa — jakie były powody rezygnacji, pierwotne powody rezygnacji, z tych 4 pojazdów, które jakby wywołały całą tę przykrą sytuację, związaną

z koniecznością lub niekoniecznością, daj nam Panie Boże, niekoniecznością zwrotu części dotacji?

Członek Zarządu MPK Patryk Wild: Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo! Kwestia projektu Zintegrowany System Transportu Szynowego – Etap I była wielokrotnie tutaj omawiana. Rozumiem, że można o to pytać, więc mogę wielokrotnie odpowiadać. Natomiast muszę zaznaczyć, że jest to bardzo długi temat. Ale ponieważ Pan oczekuje merytorycznej odpowiedzi, powiem najważniejsze elementy. Mianowicie — cały projekt powstał 6 lat temu przy pewnej spójnej koncepcji wymyślonej, gdzie system transportu szynowego został, nie przez urzędników, tylko przez ekspertów w tej branży po profesjonalnych badaniach, zgodnych ze sztuką, żeby od razu uprzedzić ewentualne zarzuty. Został zaplanowany jako dla Wrocławia na 3 poziomach standardów usług tramwajowych. Coś, co nazwane zostało systemem Tramwaj Plus, w pośredni stopień — tramwajowe trasy średnicowe, które rozwijano od 6 lat. Pierwsza trasa średnicowa to była trasa nr 7 Północ-Południe, później trasa nr 6, na które dostaliśmy pieniądze z Unii. Kolejna trasa średnicowa, trasa linia 11 i pozostałe linie zostały uznane jako tzw. tramwaj klasyczny. Czyli oczywiście tam też są remonty wykonywane, infrastruktura modernizowana. Ale ich charakter, ich przeznaczenie i ich funkcja w systemie są już zupełnie inne. Inne są funkcje tramwaju plus, inne tras średnicowych, inne tramwaju klasycznego. To są subtelne różnice, ale jednak bardzo konkretne. I teraz dla tramwaju plus od początku założono, że jeśli to ma być nowa jakość, to musi być przede wszystkim niezawodny system infrastruktury, czyli torowiska i system zasilania, jak i tabor — możliwie najlepszy, na jaki miasto stać. Zawsze oczywiście można szukać wśród producentów światowych, czy jeszcze nie ma czegoś lepszego, ale wymagania w przetargu na tabor dla tramwaju plus zostały istotnie wyższe postawione niż np. dla taboru dla tras średnicowych, konkretnie dla trasy 11. W związku z tym, na trasie 11 możliwe były produkty, znaczy oferenci mogli złożyć oferty o standardzie mówię — tramwaju Protram, czyli 1/3 niskiej podłogi. Tak w skrócie największym mówiąc. Oczywiście, mogły być inne, ale w tym standardzie. Natomiast dla tramwaju plus te wymagania były dużo wyższe — klimatyzacja, co najmniej 62% chyba było, czy 65, nie pamiętam w tej chwili, niskiej podłogi. Cały szereg innych parametrów, które różnią dzisiejszą Skodę od Protramu na przykład. System kamer wewnętrznych, zewnętrznych, nagrywania przebiegu przewozów. I ileś tam jeszcze innych subtelności. Czyli, krótko mówiąc, jeśli chodzi o tabor, nie mówię o innych elementach. Wymagania dla taboru tramwajów plus były określone dużo wyżej niż dla innego taboru. Oczywiście, nie musiała to być Skoda. Przetarg był międzynarodowy na najwyższych poziomach. Nigdy nie zakwestionowano żadnych zasad tego przetargu. Wygrała Skoda rzeczywiście, choć zainteresowanie początkowe było wielu innych dostawców. W tej grupie, rzeczywiście, Skoda była najtańsza, ale to jest inna zupełnie półka niż te tramwaje, o których mówimy. Kwestia dwukierunkowości była wielokrotnie na posiedzeniu Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska, na tej sali omawiana. Znów, długo by o tym mówić, ale podstawowych rzeczy Pan ma prawo nie wiedzieć. Kwestia dwukierunkowości. Tramwaj dwukierunkowy ma bardzo dużo zalet. Zakup tramwajów dwukierunkowych dla linii 31 i 32 był koniecznością [głosy z sali] ze względów terenowych, różnych innych. Teraz tak — nie można mieć w swoim pakiecie wyłącznie taborów dwukierunkowego dla jednej linii, czy dla dwóch. Trzeba go mieć znacznie więcej z 2 powodów. Jedna to są awaryjne sytuacje, przeglądy, katastrofy, które się mogą zdarzyć, które w takiej sytuacji by skutkowały brakiem możliwości obsługi tych linii. Ale jest jeszcze drugi ważniejszy element i to się wiązało z okresem, kiedy planowaliśmy obsługę stadionu. Kozanów i stadion — od początku było wiadomo, że ta linia będzie też służyć do takich imprez. Na „krańcówce” nie bylibyśmy w stanie obsłużyć potoków 14 tramwajami, które wystarczały dla linii 31, 32. W tej chwili przyjmujemy zasadę, że przy wszystkich dużych imprezach tabor linii 33 jest wykorzystywany dla doprowadzenia potoków ludzi od północy, czyli od strony Kozanowa, Maślic. Na trasie 33 może wtedy jeździć tramwaj jednokierunkowy. Następny element, który stał u podstaw tego jest taki, że mając te dodatkowe, jak można mniemać z Pana pytania, dodatkowe pojazdy dwukierunkowe

dla linii 33 — one mogą być i tak zakładamy, że będą wykorzystywane w wielu sytuacjach. Brakowało nam tramwaju dwukierunkowego. To są sytuacje, kiedy z powodów remontów torów, przebudowy torów nie możemy kontynuować trasy aż do pętli końcowej, tylko wcześniej musimy ją zakończyć. Tramwaj dwukierunkowy może być wykorzystany do tego, żeby uruchamiać komunikację na takiej trasie bez dojazdu do pętli. Mieliśmy takie słynne np. utrudnienia na ul. Grabiszyńskiej, czy na ul. Lotniczej, kiedy była przebudowywana. Trzeba było kończyć wcześniej, pętle są dużo wcześniej albo ich wcale nie ma. W zajezdni kończyliśmy na ul. Lotniczej. Czyli mamy nadwyżkę taboru dwukierunkowego, na 33 wykorzystywany jest teraz, ale normalnie on służy jako zabezpieczenie dla linii 31 i 32. Druga funkcja to są funkcje obsługi dużych imprez krańcówkami północnymi, czyli trasą przez Kozanów. I trzecia funkcja, która jeszcze nie była używana, ale oczywiście, że planujemy ją używać, to jest wykorzystywanie wtedy, kiedy — to może być i na innych liniach — tramwaj nie może dojechać do pętli końcowej, a warto, żeby maksymalnie daleko, dokąd torowisko jest sprawne mógł dowieźć ludzi i wrócić. W literaturze można przeczytać — tramwaj dwukierunkowy jest zawsze bardziej elastyczny niż tramwaj jednokierunkowy. Nie stać nas, żebyśmy cały tabor, i nie byłoby zasadne, w mieście kupowali dwukierunkowy. Ale też nie można powiedzieć, że dokładnie tyle trzeba mieć dwukierunkowych, żeby to te linie 31 i 32 tylko obsłużyć. To by nie było zasadne. Naprawdę, to wynikało z dużych analiz. A dodam, że różnica w cenie naprawdę jest minimalna. To jest ok. 900 000 PLN. Ceny tramwajów Skody się zmieniały w czasie, więc trudno precyzyjnie powiedzieć, jaką by ofertę złożyli w tym samym czasie na wozy dwukierunkowe i jednokierunkowe, bo Pan w poprzednim pytaniu porównał ze standardem [głosy z sali] zwyczajnego. To jest inny standard. Możemy wszystko kupić w standardzie Protramu. Nie należy tak porównywać, zgoda? Należy porównywać ewentualnie jednokierunkowe skodę z dwukierunkową skodą. I tutaj ta różnica jest maksymalnie... My szacowaliśmy – 700 do 900 000. To nie przekraczała 10%. I MPK brało w tym udział długo, bo analizowaliśmy, czy ten wydatek jest zasadny. Jeśli chodzi o drugie pytanie. Po pierwsze — według wiedzy naszej nie ma żadnych pieniędzy na etap II, które by były do wzięcia. Może Pan ma jakieś informacje, będziemy bardzo wdzięczni. Nie mamy takich informacji, żeby czekały jakieś pieniądze możliwe do wzięcia przez Miasto Wrocław na etap II. Oczywiście — my przygotowujemy różne projekty, będzie kolejny punkt, w którym o tym wspomnę.

10. Informacja na temat planów i zaawansowania przygotowań do rozbudowy transportu szynowego na Psie Pole, Nowy Dwór i Jagodno.

Członek Zarządu MPK Patryk Wild: [red.- W swoim wystąpieniu członek posiłkował się prezentacją multimedialną.] Szanowny Panie Radny, mam wrażenie, że odpowiadałem na to pytanie, ale chętnie jeszcze raz przypomnę, dlaczego zapadły te decyzje. Nie chciałbym wchodzić, jaka była geneza kupowania 12, ponieważ zdarzyło się to, zanim się pojawiłem w firmie MPK. Natomiast z całą pewnością kupowanie taboru wysokopodłogowego, który jest taborem dyskryminującym osoby o ograniczonej zdolności ruchowej jako nowego taboru, bo co innego remontowanie i modernizowanie, ale kupowanie nowego taboru w sytuacji, gdy uszczegółowienie do RPO jeszcze uniemożliwiało, zresztą słusznie finansowanie, współfinansowanie tego typu pojazdów z pieniędzy europejskich właśnie jako pojazdów, które nie realizują polityki horyzontalnej wyrównywania szans, było błędem wydatkowanie na to środków. A ponieważ Ustawa z 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych właśnie się wtedy zmieniła, w sposób umożliwiający wprowadzanie zmian do umowy, poprzednie brzmienie ustawy takich zmian nie dopuszczało, było zasadne z punktu widzenia społecznego. I tu jeszcze raz podkreślę — z punktu widzenia społecznego było zasadne, żeby w 2040 r. nie jeździły we Wrocławiu jeszcze pojazdy dostępne dla osób z ograniczeniami ruchowymi, czy z wózkami. I to był powód główny, bo jeszcze wtedy nie wiedzieliśmy, czy w ogóle dostaniemy pieniądze europejskie na ten projekt, ponieważ nawet nabór nie był ogłoszony. Ja oczywiście jako jeden z współautorów wspólnie z Andrzejem Łosiem

marszałkiem Regionalnego Programu Operacyjnego wiedziałem, że taki nabór wcześniej czy później będzie, natomiast on nie był jeszcze wtedy ogłoszony. I MPK zdecydowało się kupić te pojazdy bez wsparcia finansowego, co też powinno być odpowiedzią na pytanie — co się stanie jakbyśmy ewentualnie kiedyś mieli 5 mln zwrócić? Zwracam uwagę, że podejmując decyzję o zakupie w ogóle nie wiedzieliśmy, że będzie jakiegokolwiek wsparcie. Jeśli chodzi o temat planów i zaawansowania przygotowań do rozbudowy transportu szynowego na Psie Pole, Nowy Dwór i Jagodno dość dużo zostało powiedziane, więc postaram się to, co jest najistotniejsze. Rejon Psiego Pola z wszystkich analiz, planu generalnego, jakichkolwiek profesjonalnych analiz można by uzasadnić wniosek, że to są osiedla, czyli rejon Zakrzowa i Kiełczowa, które mają potencjał uzasadniający obsługę komunikacją szynową. Mówiłem w poprzednim wystąpieniu, że musi być odpowiednio dużo mieszkańców. Natomiast ten rejon ma bardzo dobrą linię kolejową. To jest linia Długołęka—Wrocław-Psie Pole—Wrocław-Nadodrze itd. I teraz dopóki nie przekonamy się, że ta komunikacja szynowa wykorzystująca ten korytarz bezkolizyjny jest atrakcyjna dla mieszkańców, może być wykorzystywana w standardzie takim jak np. SKM, czy kolej aglomeracyjna, ale w szczycie o dużych częstotliwościach, nie ma zasadności wdrażania jakiegokolwiek budowy linii tramwajowej na Psie Pole. Do tego czasu — w tej chwili częstotliwość pociągów na tej linii istotnie się zwiększyła w porównaniu z sytuacją sprzed 5-6 lat. W związku z tym, nastawiliśmy się na to, żeby dostosować obsługę komunikacją zbiorową mieszkańców tych dwóch dużych osiedli, czyli po wschodniej, po północnej i po południowej stronie linii kolejowej, żeby dowozić ich autobusami do węzła przesiadkowego. Pan dyrektor Czuryło pokazywał tę główną ideę. Tutaj ludzie będą mieli dobre warunki bezpośredniej przesiadki z autobusu na pociąg ze względu na fakt, że te autobusy będą zsynchronizowane z terminami przyjazdów, odjazdów pociągu. Po południu przyjazdów od strony centrum, oczywiście. W godzinach rannych pociągi jadące w kierunku centrum miasta. Mamy nadzieję, że ten system, tak jak się sprawdza w wielu miastach europejskich tutaj również się sprawdzi. Oczywiście, do tego jest potrzebna pewna infrastruktura. Poczyniliśmy już pierwsze przygotowania, kończy się ich wdrażanie. To jest parking bezpośrednio przy stacji dla samochodów, parking *Bike&Ride*. No tu nie bardzo widać, ale jest zarówno taki niestrzeżony, jak i te boksy rowerowe strzeżone, czyli też i dla rowerzystów. Czyli chcemy, żeby mieszkańcy tych odleglejszych bardziej terenów mogli dojechać samochodem i przesiąść się na pociąg. Dla większości komunikacja autobusowa, o której mówił pan dyrektor Czuryło skoordynowana z samochodami. I jeszcze dla jakiejś grupy rowerzystów też możliwość pozostawienia bezpiecznie roweru. Do tego oczywiście nakładają się rozmowy z przewoźnikami, które, jak Państwo wiecie, prowadzimy. Zarówno z Przewozami Regionalnymi, jak i z Kolejami Dolnośląskimi SA, żeby zintegrować rozwiązania taryfowe. Oczywiście to jest w tej chwili priorytet — obsłużyć Psie Pole przy pomocy komunikacji kolejowej. Nie wyklucza to, bo plan generalny pokazywał, że gdyby te potencjały przewozowe były zbyt małe, można w dalszej perspektywie, ale na pewno nie jest to najpilniejsze zadanie, a na pewno ekonomicznie nieuzasadnione w tej chwili — prowadzenie linii tramwajowej, dopóki nie sprawdzimy, czy komunikacja szynowa, kolejowa nie może tutaj spełnić roli tej, którą chcemy jako podstawowy środek transportu szynowego. Tu jest następny rysunek, który dotyczy komunikacji na Jagodno. Proszę Państwa, na Jagodno. Mówimy o rejonie, otoczenia ul. Buforowej. Na Jagodno są uchwalone plany miejscowe zagospodarowania przestrzennego, które przewidują przy maksymalnej zabudowie tam dozwolonej do 43 tys. mieszkańców w przyszłości. To znowu będzie potencjał, jeżeli taka zabudowa nastąpi, będzie uzasadniał budowę linii tramwajowej. I znowu odwołam się tego planu generalnego, który pokazywałem. W planie generalnym było przewidziane, że taka linia będzie zasadna, może być zasadna, jak powstaną właśnie te... Ten potencjał w postaci tych czterdziestu paru tys. mieszkańców w tym rejonie. My mamy w opracowaniu koncepcyjnym poprowadzenie tego tramwaju, oczywiście od skrzyżowania dzisiejszego ul. ul. Bardzka-Świeradowska, gdzie dotychczas te tramwaje jeżdżą i skręcają w ul. Świeradowską. Jest przygotowana rezerwa terenowa wzdłuż zachodniej strony przebudowanej ul. Bardzkiej i przyszłej ulicy przebudowanej ul. Buforowej. Tu jest taki szkic dotyczący tego. I to oczywiście wizualizacje. Chodzi o wytłumaczenie idei.

Proszę zauważyć — to jest widok w kierunku południowym. Po lewej stronie niewidoczny jest cmentarz na ul. Bardzkiej. Wiadukt w obwodnicy towarowej będzie tak wyglądał przy [red.-zapis niezrozumiały]. I tu właśnie po stronie zachodniej, gdzie w tej chwili jest ta trawa narysowana, to będzie ta linia tramwajowa. Dalej jest rondo przy ul. Terenowej. Tu jest to rondo i dalej to idzie w kierunku oczywiście południowym. Dzisiaj jest w tym rejonie na razie ok. 6000 mieszkańców. Znaczący potencjał jest. Wybudowane domy umożliwiają ok. 6000 mieszkańców w rejonie ul. Buforowej. To jest ta budowa wyłącznie po stronie wschodniej. Osiedle Cztery pory roku — tam te [red.-zapis niezrozumiały] jeszcze postawi parę domów. I pierwsze pojawiają się w rejonie ul. Kanadyjskiej. Ten potencjał, 6-7000 na pewno pod względem ekonomicznym nie uzasadnia w tej chwili budowy linii tramwajowej. I oczywiście, można budować — bogate kraje może i by budowały, ale na pewno byśmy z Unii na to nie dostali pieniędzy. Rachunek ekonomiczny pokazuje, że przy tej skali na razie obsługa komunikacją autobusową może być w zupełności dostateczna. Czyli koncepcyjnie mamy przemyślane, jak ten tramwaj by szedł, żeby nie kolidował z przebudowaną ul. Buforową. Natomiast w tej chwili ta rzecz jest odłożona do czasu, jak deweloperzy zaczną inwestować w tym rejonie, a wszyscy Państwo wiecie, że w tej chwili budownictwo jest trochę spowolnione, ponieważ jest sporo mieszkań na rynku jeszcze do sprzedania. To jest oczywiście idea, żeby na razie, dopóki ten potencjał Jagodna nie jest dostateczny, koncentrować się na poprawianiu obsługi komunikacją autobusową, która ma dowozić, to już pan dyrektor Czuryło mówił, więc nie będę tu powtarzał — do rejonu linii tramwajowych. W związku z tym, pozostaje idea Nowego Dworu. Nowy Dwór w porównaniu z tamtymi osiedlami jest najbardziej atrakcyjnym kierunkiem, ponieważ tam już jest ten potencjał pasażerski dość duży. Stare osiedle już wybudowane wiele lat temu. W związku z tym, mamy pewną koncepcję poprowadzenia tego tramwaju od strony Pafawagu, natomiast znowu tutaj uważamy, że podstawowym problemem jest tam przekroczenie torów kolejowych w rejonie Pafawagu. Koalicja z tym tramwajem wymaga rozwiązania, uzgodnień z kolejarzami. W tej chwili ten proces jest niemożliwy, powiedzmy wprost ze względu na to, że trwają prace nad studium wykonalności, modernizacji wrocławskiego węzła kolejowego. To jest duże opracowanie, wieloletnie, które kolejarze już od jakiegoś czasu zlecieli, trwają prace. To studium dopiero pokaże, jakie będą funkcje tej linii kolejowej w rejonie stacji Gądów, w rejonie Pafawagu i jakie rozwiązania tramwajowe w tym rejonie będą dopuszczalne, a jakie niedopuszczalne, czyli np. problem przecięcia z tą linią. W związku z tym, w pierwszej kolejności uważamy, że zasadne i realne jest uruchamianie po wydzielonej jezdni komunikacji autobusowej, zapewniającej szybki, trochę tu już pan Patryk o tym powiedział, więc nie będę powtarzał. Przypomnę tylko, że na samym Nowym Dworze po przebudowie ul. Strzegomskiej mamy w środku całkowicie wydzieloną jezdnię dla autobusów, czyli autobusy jadą niezależnie od utrudnień ruchu kołowego. To samo chcemy zrobić, tyle że nie w środku, tylko po stronie południowej na odcinku od Gądowianki. Tutaj jest z ul. Strzegomskiej fragment zdjęć. To jest idea. Na odcinku od Gądowianki aż do pętli tramwajowej przy Pafawagu. Wydzielona jezdnia dla autobusów, to był ten wniosek, który złożyliśmy w RPO, o którym pan Patryk mówił, ale na jego realizację nie dostaliśmy na razie pieniędzy. Wydzielona jezdnia rozwiązałaby najtrudniejszy problem, tzn. brak możliwości szybkiego przewozu ludzi w komunikacji autobusowej ze względu na utrudnienia ruchu samochodowego. Jeżeli do Gądowianki mamy bezkolizyjną trasę autobusową, następnie od Gądowianki byśmy dojechali do pętli tramwajowej, na się nazywa dzisiaj — Wrocławski Park Przemysłowy, ale dawna Pafawag, to oczywiście tam już jest możliwość bardzo wygodnego węzła przesiadkowego. Dosłownie z drzwi do drzwi — z autobusu do tramwaju. I ludzie mogliby kontynuować dalszą jazdę tramwajem, ale ten schemat na dole pokazuje, że żeby od razu uprzedzić ewentualne wątpliwości, że nie planujemy zakończyć tam linii autobusowych na tej pętli wszystkich, tylko będą linie prowadzone dalej dwoma kanałami do tych głównych węzłów przesiadkowych. Pewne linie z rejonu pl. Orłąt Lwowskich oraz linie z rejonu pl. Jana Pawła II. Krótko mówiąc — to jest realna i bliska perspektywa. Natomiast w dalszej perspektywie ten sam teren zarezerwowany, czy na ul. Strzegomskiej dzisiaj pomiędzy jezdniami, czy tutaj wzdłuż ul. Strzegomskiej na tej części wschodniej, będzie mógł być

wykorzystany dla linii tramwajowych. Chcę pokazać, że koncepcyjnie to było już rozrysowywane.

- **Klub Radnych Platformy Obywatelskiej - przewodnicząca Renata Granowska:** Z wielką ciekawością wysłuchałam tych planów Miasta dotyczących 3 dzielnic, czyli Psiego Pola, Jagodna i Nowego Dworu. I po jednym z artykułów, i wywiadów, i słów pana wiceprezydenta Macieja Bluja byłam pełna nadziei, że ta idea nie zostanie tylko ideą. A z tego co Pan Dyrektor nam pokazał, to się okazuje, że tak — Psie Pole niech jeździ pociągiem, a Miasto proponuje parking przed stacją PKP, żeby tam zaparkować, przesiąść się na pociąg. Czy słuszne? Chyba nie. Aż może pokuszę się o ankietę, poproszę może radnego Wojtkę Błońskiego, żeby przeprowadzić ankietę na Psim Polu, czy mieszkańcy woleliby mieć tramwaj bezpośrednio ich dowożący do miasta, do centrum, do innych dzielnic, czy żeby przesiadali się na pociągi, które pewnie kursują też dużo rzadziej niż taki tramwaj mógłby dowozić. A ludzi jest tam bardzo dużo i całe szczęście, że tutaj nie padł argument, tak jak przy Jagodnie, że na razie mamy tam za mało ludzi. Nie jest to dla nas żadne wytłumaczenie. Wiem, że w strategii Miasta w 2005 r. bądź 2006 r. była taka strategia. W niej bardzo mocno pan prezydent Rafał Dutkiewicz przywiązywał się do tego tramwaju m.in. na Psie Pole. Ale, jak widać i słysząc, koncepcja upadła, Psie Pole niech jeździ koleją do miasta. Więc ja proponuję hasło wyborcze przy następnych wyborach dla pana prezydenta — Psie Pole niech jeździ koleją. Druga rzecz — Jagodno. Dziwi mnie też podejście do Jagodna, ponieważ z jednej strony wiemy, że tam tereny bardzo poszły pod zabudowę, pod mieszkania i w tamtą stronę jednak ten rozwój Wrocławia i nazwę to słowem „osadnictwo” bardzo się rozwija. Jeżeli mamy już 6000 mieszkańców, a potencjał jest tam duży i w ciągu, powiedzmy 2 może 3 lat wzrośnie i osiągnie tę wymaganą przez Państwa liczbę 40 000, to co? To wtedy Państwo się zabiorą do roboty? Środków unijnych za 3 lata może już nie być — to po pierwsze albo mogą być już rozdysponowane, bo będzie to rok 2016. Może 2017 r. z Państwa tempem przystępowania do takich inwestycji. I zabierając się za tramwaj na Jagodno, okaże się, że Pan tu używa takiego fachowego słowa, że korytarz zabezpieczony. Ja to rozumiem tak, że jeżeli korytarz jest zabezpieczony, to struktura własnościowa w tym korytarzu nie będzie budziła żadnych wątpliwości i nie okaże się, tak jak przy obiecywanej tutaj na sesji budżetowej obwodnicy Leśnicy, że przetarg będzie w lutym, nie okaże się, że struktura własnościowa tudzież różne stowarzyszenia będą blokować tę inwestycję. Zakładam, że za 3 lata Jagodno będzie godne ilością swoich mieszkańców, żeby poprowadzić tam tramwaj. Państwo zabiorą się za tę inwestycję, zabezpieczą ten korytarz lub nie. Bo tutaj wchodzi ta struktura własnościowa, która, jak widać albo Miasto nie bardzo dobrze analizuje to, zabierając się do dużych inwestycji, albo po prostu jest zaskakiwane, albo po prostu jest zaskakiwane przez właścicieli. Następnie, trzeba by było zrobić coś takiego jak projekt. Nie jestem fachowcem, ale myślę, że projekt do poprowadzenia tramwaju na Jagodno też by się przydał. Po trzecie — chyba będą potrzebne środki unijne na to, bo jak widzimy, wszystkie tutaj rzeczy zostały sfinansowane jako środki unijne, a więc trzeba się jednym zdaniem przygotować dobrze do aplikowania o te środki, zatem to kolejne, umówmy się, 2 lata, może 3. I to Jagodno będzie tak się rozwijać. Zaczną się korki, mieszkańców nagle okaże się, że jest dużo więcej niż 40 000. I wtedy Państwo dostrzegą ogromny problem, a jak nie Państwo, to może radni kolejnych kadencji. I będziemy znowu zastanawiać się nad tym, dlaczego tramwaju na Jagodno nie ma. Widocznie z Klubu Radnych Rafała Dutkiewicza nikt nie mieszka na Jagodnie, dlatego nie są zainteresowani tym tramwajem. Więc po pierwsze — Psie Pole niech jeździ koleją. Po drugie — Jagodno na razie jest zbyt małe, z czym się zupełnie nie zgadzam, bo wzrost liczby mieszkańców w tym rejonie jest ogromny. Deweloperzy mają tereny, będą się budować. Lada moment rynek mieszkaniowy i deweloperski ruszy. No a cóż? A my tramwaj będziemy obiecywać. Trzecia rzecz to Nowy Dwór, z tego

co widzę, to tam chyba jedyna... Odleciałeś? [głosy z sali] Pan Przewodniczący odleciał, ja będę kontynuowała. Nowy Dwór. Cieszy mnie, że przynajmniej do tego Nowego Dworu jest jakieś takie przynajmniej pozytywne nastawienie. Aczkolwiek wydaje mi się, że to jest wciąż nadal tylko pomysł i plany, natomiast myślę, że ani do Psiego Pola, ani do Jagodna, ani do Nowego Dworu nie jesteśmy na poważnie przygotowani, żeby sięgnąć po środki unijne, które lada moment... Nowa perspektywa zaczyna się w 2014 r., więc chyba przydałoby się troszeczkę tempo pracy nad przygotowaniem przynajmniej do tych aplikacji wzmóc, przyspieszyć. Według nas — Radnych Platformy Obywatelskiej — Psie Pole i Jagodno, i Nowy Dwór powinien tramwaj mieć, bez względu na to jakie obliczenia i z jakiej perspektywy Państwo patrzą. Natomiast mnie niepokoi jeszcze jedna rzecz, bo i pan wiceprezydent Bluj w wywiadzie dla „Gazety Wyborczej”, i pan dyrektor mówią o finansowaniu tego, i o środkach unijnych. Szanowni Państwo, tak to jest, że przy środkach unijnych nie zawsze — i myślę, że Wrocław na to liczy — potrzebny jest wkład własny. Nie wiemy jeszcze, czy będzie potrzebny wkład własny, czy nie. To jeżeli Pan Wiceprezydent już wie, to tym bardziej niepokoi mnie stan finansowy miasta, bo... Ma być, ale jeżeli jest potrzebny, Panie Wiceprezydencie, wkład finansowy, to jak Wrocław z takim zadłużeniem poradzi sobie z tym wkładem własnym? Być może znowu liczy na fundusz centralny, który będzie utworzony, który będzie dofinansowywał biedne samorządy i te, które będą potrzebowały wkładu własnego. Ale to taka druga płaszczyzna przygotowania się do finansowania tych linii tramwajowych, bo musimy mieć wkład własny zabezpieczony. I jakoś to trzeba będzie zrobić, natomiast stan finansowy Wrocławia jest w tej chwili taki, że Wrocławia nie stać na ten wkład finansowy. Miejmy nadzieję, że wszystko się dobrze skończy i Psie Pole, i Jagodno, i Nowy Dwór tramwaj dostaną. Nie za 20 lat, tylko za kilka lat. Bo tyle to na pewno będzie trwało. My nie zgadzamy się z tym, że Państwo tak podchodzą do tych dzielnic Wrocławia i te tramwaje albo warunkują powstanie tam według czy własnych, ale na pewno jakichś wymyślonych powodów, dlaczego nie, dlaczego tak, dlaczego pociąg i dlaczego sam tylko pomysł. Odniosłam wrażenie, że nie jesteśmy jako Miasto Wrocław przygotowani ani do aplikowania o środki unijne, ani nie mamy jeszcze konkretów, co do zaplanowania tych linii tramwajowych.

- **Klub Radnych Rafała Dutkiewicza - radny Jan Chmielewski:** Powinniśmy mieć więcej rozsądku i patrzeć na inwestycje bardzo ostrożnie. Zresztą same tytuły specjalistycznych gazet nawet samorządowych i nie tylko, chociażby stron prawnych z ostatnich dni mówią tak — „Nadchodzą chude lata dla samorządu”. To, co Związek Miast Polskich wyraźnie mówi — nierozwiązana jest jeszcze... Tu jest problem na szczeblu parlamentarnym — zwrotu samorządom rocznie 8 mld. Samorządy liczą już więcej. Wiemy, że kwestia ogromnego zadłużenia państwa, które już Gierek spłacał to przez jedno pokolenie, my będziemy musieli przez trzy pokolenia co najmniej już dotychczasowy dług. I wszyscy, którzy tutaj się tymi problemami finansów, samorządów zajmują wyraźnie mówią — dopóki się nie rozwiąże problemu samorządów związanych właśnie m.in. z edukacją, z pomocą społeczną, czyli z nakładaniem zadań bez odpowiedniego finansowania, to samorządy nie powinny podejmować bardzo dla siebie kosztownych zadań. Chociażby ostatnio „Puls dnia” — bardzo ciekawy materiał. Samorząd znów zagrożony. I bije na alarm. Oczywiście problem przedszkoli, bo można obiecać i przedszkole za złotówkę itd. Związki samorządowe, Związek Miast Polskich mówi, że to się wszystko skupi na samorządach. I do tej pory są tylko pewne postulaty, które nie są załatwiane, żeby samorządom te pieniądze wrócić. I problem oczywiście projektów unijnych. To jest problem nie tylko to, że jakaś inwestycja powstaje, ale później to trzeba użytkować i są pewne koszty stałe, które trzeba ponosić. Więc dlatego trzeba dokonywać analiz, bo jeżeli zrobimy coś bardzo nierozsądnego, wiemy, jakie jest spowolnienie gospodarcze. To już nie chcę, tutaj nawet w porę, ale tutaj są konkretne liczby, które się przekładają na miliardy

złotych. I w tym także partycypują samorządy. To, powiedzmy, trzeba tych analiz, żeby iść tylko w te inwestycje, które rzeczywiście są bardzo uzasadnione społecznie i mają tutaj mocne umocowanie, i finansowe, i prawne.

Radny Łukasz Wyszkowski: Dzieją się dziwne rzeczy, więc ja postaram się krótko, bo strach pomyśleć, co będzie za 10 czy 15 minut. Panie Dyrektorze, czuję się nieco wywołany do odpowiedzi Pana pytaniem. Jeżeli chodzi o II etap Zintegrowanego Systemu Transportu Szynowego – te pieniądze są, a przynajmniej były. [głosy z sali] Były. W Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W momencie, w którym nasz projekt z listy rezerwowej trafił na listę podstawową nie było tam sto kilkadziesiąt milionów, tylko my z jakichś powodów tych pieniędzy nie podjęliśmy. [głosy z sali] Sprawdziłem. Były. Nie wiem, czy są. [głosy z sali] .

Radny Rafał Czepil: Panie Przewodniczący, Panie Dyrektorze, Panowie Prezydenci! Cieszę się rzeczywiście, że taka dyskusja nie tylko dzisiaj, ale w ogóle jest podejmowana. I te nowe osiedla, które od niedawna są na mapie Wrocławia, być może doczekają się transportu i możliwości przemieszczania się mieszkańców. To wydaje się, że w sposób najbardziej teraz preferowany poprzez transport szynowy. Mam nadzieję, że te inwestycje, to nie jest kwestia dalekiej przyszłości, a być może, nie wiem, kilkadziesiąt lat, tylko jednak pochylimy się nad tym i będzie możliwość zrealizowania tak, żeby rzeczywiście ułatwić przemieszczanie się. Wielu mieszkańców tych osiedli mówi i rzeczywiście apeluje, i prosi, że taki transport szynowy szczególnie jest tam bardzo im potrzebny. Tak, żeby można było rzeczywiście zrezygnować i o to chyba wszyscy tutaj apelują, i Miasto, i przedstawiciele, i Państwo, żeby rezygnować z aut, i przesiadać się na komunikację zbiorową. A tylko poprzez sprawną komunikację i dogodną siatkę połączeń jesteśmy w stanie przekonać mieszkańców, żeby przesiadali się na miejską komunikację, a nie korzystali, nie blokowali tak naprawdę tych dróg dojazdowych, które funkcjonują na terenie osiedli. Szczególnie, że są to drogi i te wąskie gardła, które nie są w stanie tak naprawdę pomieścić i przemieścić wszystkich mieszkańców, którzy codziennie korzystają z tych dróg. Dlatego apelują i proszę, żeby pochylić się. Rzeczywiście, aspekt finansowy jest bardzo ważny, ale również, żeby jakość życia, jakość funkcjonowania na tych osiedlach, które są relatywnie nowymi osiedlami, wzięli bardzo mocno pod uwagę.

Radna Renata Granowska: Szanowni Państwo, mamy godz. 2.45. Wiem, że wszyscy są na pewno bardzo zmęczeni i śpiący. Natomiast, Panie Przewodniczący, ja do Pana się zwracam jako do Przewodniczącego kierującego tymi obradami. Proszę dyscyplinować osoby, które w jakiś sposób wypowiadają się... Pewne zachowania, które przed chwilą miały miejsce i słowa – „zawsze kłamałeś” czy „kłamiesz, jak zawsze” są nie na miejscu. Nie, ja nie mówię o Tobie, Maćku [red. — Maciej Bluj Wiceprezydent Wrocławia]. Ja mówię, przepraszam, Panie Wiceprezydencie, ja mówię tutaj o Bohdanie Aniszczuku i o panu przewodniczącym Krauze. Rozumiem, że to są Pana koledzy klubowi i dzisiejsze obrady były prowadzone przez Pana w sposób żenujący i po raz kolejny niedopuszczalny, ale cóż — takie Pana prawo. Natomiast zwracam się do Pana z ogromną prośbą, żeby jednak na tej sali w taki sposób nie obwiniać, czy nie nazywać kolegów, nawet jeśli są z opozycji, w taki sposób się odzywać — „kłamałeś”, „zawsze kłamiesz”. To naprawdę jest niedopuszczalne na tej sesji. I proszę o zachowanie jakiejś przyzwoitości, nawet jeżeli jest to godz. 2.46.

Przewodniczący Rady Miejskiej Wrocławia Jacek Ossowski: Szanowni Państwo, jest godz. 2.46 i muszę stwierdzić w ustosunkowaniu się do uwag Pani Przewodniczącej, że jedyne słowa nieparlamentarne, jakie padły dzisiaj na tej sesji, padły z ust Pani Przewodniczącej.

Radny Sebastian Lorenc: Już chyba na sam koniec, nawiążę do wcześniejszej wypowiedzi pana dyrektora Czuryły w sprawie realizacji planów zapisanych przez naszych wrocławskich naukowców, wspomnianego tu pana doktora, nazwiska nie pomnę w tej chwili, który współpracuje m.in. z [red.- zapis niezrozumiały]. Ja to na szybko sprawdziłem. Muszę z przykrością stwierdzić, że pan dyrektor Czuryło w sposób dość wyrywkowy podchodzi do realizacji tych zapisów w koncepcjach naukowych. Przywołam przykład autobusu 135. Owszem, rzeczywiście, taki zapis się w tych planach znalazł, natomiast pod warunkiem realizacji w ciągu popowickim linii tramwaju 31 plus jako alternatywnego środka transportu. Ten autobus skasowano. Tramwaj zapewniono w odległości chyba ponad kilometra od niegdysiejszego przebiegu tej linii. To jakby w tym aspekcie rzeczywiście możemy każdy plan dowolnie interpretować, wycinając z niego wygodne fragmenty, a ukrywając te mniej pasujące magistratowi i decydentom. Tak że apelowałbym, mimo wszystko, o pełne opisywanie rzeczywistości, pełne przedstawienie planów, a nie wycinkowe, bo to nam żadnego obrazu nie daje, a służy tylko potwierdzeniu tego, mogę powiedzieć — tragicznego stanu komunikacji miejskiej, w jakim ona się w tej chwili znajduje.

Członek Zarządu MPK Patryk Wild: Mnie pozostaje właściwie tylko wyjaśnić pewną kwestię. Rozumiem oczywiście Państwa wątpliwości i oceny. Nie ja jestem od polemizowania, natomiast pragnę wyjaśnić, że analizy, czy potencjał, jaki musi być żeby trasa tramwajowa była ekonomicznie uzasadniona, to jest pewien standard wiedzy o planowaniu systemów transportowych. To nie jest moja wiedza, nie jest wiedza dyrektora Marka Żabińskiego [red. — Zastępca Dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia], którzy Politechnikę Wrocławską kończyliśmy i mamy stosowne tytuły. To jest wiedza powszechnie znana. I w opracowaniu planu generalnego, o którym mówiłem, sporządzony przez profesorów Politechniki Krakowskiej też, ekspertów firmy Ernst & Young. Jest wyliczone przy jakich progach, jest ta wiedza ujawniona, przy jakich progach, przy jakich potencjałach linia tramwajowa jest zasadna. Oczywiście powiedziałem to w swoim wystąpieniu, że można budować też niezasadne linie. Tyle tylko, że Unia Europejska, o której Państwo mówicie, że pieniądze uciekną, nie da na to złotych. Bo podstawowym elementem studium wykonalności jest udowodnienie, że zaproponowany sposób rozwiązania problemu, w tym wypadku problemu przewiezienia transportem zbiorowym, jest optymalny. Dla osiedla Jagodna... [głosy z sali] To nie jest mój pogląd. To można przeczytać wszędzie — potencjał 6-tysięczny nie uzasadnia budowy 2 km linii tramwajowej. Takie są fakty ekonomiczne po prostu i dlatego póki ten potencjał nie wzrośnie odpowiednio, jak wzrośnie do 40 000, do 25 natychmiast jesteśmy gotowi. Pokazywałem — mamy szczegółowo koncepcję, mamy narzędzia prawne, tzw. ustawa drogowa, która pozwala nam natychmiast wchodzić w teren i budować. I tę budowę na pewno wybudujemy, zanim powstanie tam te przysłowiowe 40 000, a nawet 25 000. Proszę Państwa, to jest po prostu racjonalne zachowanie. Tyle mogę powiedzieć. Tylko oczywiście szanując prawo, że Państwo inaczej to możecie oceniać, nie chcę polemizować, tylko mówię, czym my się kierujemy. Zapewniam — nie dostaniemy pieniędzy na takie przedsięwzięcie przy takim małym potencjale. Podobnie na Psim Polu. Póki nie udowodnimy, że transport kolejowy może pełnić te funkcje, nie dostaniemy pieniędzy na linię tramwajową. A ta jest jeszcze dłuższa. To jest ponad 3,5 km, żeby dojść do Psiego Pola. Dlatego na razie takie stanowisko, jakie mówiłem.

11. Wolne wnioski i oświadczenia.

Radny Jarosław Krauze: Panie Przewodniczący, Panie Prezydencie. Chciałem przekazać jedną prośbę. Dzisiaj, w trakcie sesji otrzymałem informację od znajomych z Wałbrzycha, którzy prosili mnie bardzo serdecznie, aby przekazać Koleżankom i Kolegom Radnym z Platformy, aby z troską również zajęli się sprawą komunikacji w Wałbrzychu. Jak mnie poinformowali właśnie ci ludzie, tam im ktoś zlikwidował MPK. I bardzo proszą o to, żeby zająć się tą sprawą wałbrzyską.

Radny Sebastian Lorenc: Chyba ze względu na późną porę Pan Przewodniczący nie zauważył, że jesteśmy Radą Miejską Wrocławia, nie Wałbrzycha. Taki apel cieszy, natomiast robi zasadniczą różnicę. Nasza komunikacja najprawdopodobniej niedługo również będzie przypominać tę wałbrzyską, jeżeli nadal będzie szli w tym kierunku.

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

Jacek Ossowski

Przewodniczący
Rady Miejskiej Wrocławia

Protokołowała
Justyna Gaczyńska