

## **PROTOKÓŁ NR XXV/2012 Z OBRAD XXV SESJI RADY MIASTA PŁOCKA ODBYTEJ W DNIU 26 czerwca 2012 roku**

Sesja rozpoczęła się o godz.10<sup>05</sup>, a zakończyła o godz.19<sup>00</sup>.  
Obrady Sesji nagrywane są na mini discach.

Stan radnych	- 25
Obecnych	- 24
Nieobecni	- 1
Osób zaproszonych	- 145
Obecnych	- 56

Listy obecności stanowią **załączniki nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6** do niniejszego protokołu.

### **Ad. pkt 1**

Otwarcia obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka dokonał Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka. Powitał przybyłych na obrady i stwierdził quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Porządek obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka przedstawiał się następująco:

- 1/Otwarcie obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka.
- 2/Wybór Komisji Uchwał i Wniosków.
- 3/Prezentacja multimedialna mapy akustycznej miasta Płocka.
- 4/Prezentacja multimedialna pt.: „Analiza sytuacji rynkowej i koncepcja optymalizacji eksploatacyjnej płockiej komunikacji miejskiej. Efektywność ekonomiczno-eksploatacyjna linii podmiejskich KM – Płock Sp. z o.o.”
- 5/ Sprawozdanie z realizacji uchwał Rady Miasta Płocka za 2011 rok.
- 6/ Przyjęcie protokołu z obrad XXIV Sesji Rady Miasta Płocka z dnia 29 maja 2012 roku.
- 7/ Podjęcie uchwał w sprawach:

Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków

1. zatwierdzenia sprawozdania finansowego Gminy - Miasto Płock wraz ze sprawozdaniem z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 406):
  - a) rozpatrzenie sprawozdania z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok,
  - b) rozpatrzenie sprawozdania finansowego Gminy Miasto Płock,
  - c) informacja o stanie mienia jednostki samorządu terytorialnego,
  - d)opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie o przedłożonych przez Prezydenta Miasta Płocka sprawozdaniach z wykonania budżetu za 2011 rok,
2. udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka z tytułu wykonania Budżetu

Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 407):

- a) stanowisko Komisji Rewizyjnej w sprawie absolutorium dla Prezydenta Miasta Płocka za 2011 rok,
- b) opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie o przedłożonym przez Komisję Rewizyjną Rady Miasta Płocka wniosku w sprawie udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta,
3. zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy - Miasto Płock na lata 2012-2050 (druk nr 421),
4. zmieniająca Uchwałę Budżetową Miasta Płocka na rok 2012 (druk nr 422),
5. ustalenia opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczone przez Komunikację Miejską – Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku oraz w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej (druk nr 399),
6. ustalenia stref taryfowych na obszarze objętym usługami przewozowymi środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczonymi przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi, których realizację powierzono Gminie - Miasto Płock na mocy porozumień międzygminnych (druk nr 400),
7. zmiany uchwały nr 194/XIII/07 Rady Miasta Płocka z dnia 25 września 2007 roku w sprawie ustalenia osób uprawnionych do bezpłatnych oraz ulgowych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego (druk nr 402),
8. określenia przepisów porządkowych dla gminnego transportu zbiorowego (druk nr 414),
9. likwidacji publicznych uzupełniających liceów ogólnokształcących dla młodzieży (druk nr 408),
10. likwidacji publicznych liceów profilowanych dla młodzieży (druk nr 409),
11. likwidacji publicznych techników uzupełniających dla młodzieży (druk nr 410),
12. zawarcia z Ministrem Edukacji Narodowej porozumienia dotyczącego udzielenia dotacji na realizację powierzonego zadania edukacyjnego w ramach rządowego Programu na rzecz społeczności romskiej w Polsce w 2012 roku (druk nr 411),
13. nadania statutu Płockiej Orkiestrze Symfonicznej im. Witolda Lutosławskiego (druk nr 412),
14. wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty w wysokości 99% od pierwszej opłaty z tytułu oddania w użytkowanie wieczyste nieruchomości stanowiących własność Gminy – Miasto Płock oznaczonych jako działka 750/12 o pow. 4m<sup>2</sup> i działka numer 753/3 o pow. 494 m<sup>2</sup> położonych w Płocku przy ul. Tumskiej (druk nr 413),
15. wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego w sprawie przejęcia przez Gminę - Miasto Płock prowadzenia publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Łąck (druk nr 415),
16. zmiany Uchwały Nr 374/XXIII/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 24 kwietnia 2012 roku przyznającej dotacje na sfinansowanie prac konserwatorskich, restauratorskich lub robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków (druk nr 416),
17. ustalenia nazwy ulicy (druk nr 417),
18. zmiany Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Kobylińskiego, Bielską, Ostatnią i aleją Spacerową w Płocku (druk nr 418),
19. przystąpienia do sporządzenia Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Trzepowo” w Płocku (druk nr 419),
20. przyjęcia do realizacji przez Gminę Miasto Płock, projektu w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, zaakceptowanego do otrzymania dofinansowania z Europejskiego Funduszu Społecznego (druk nr 420),
21. powołania „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 423),

22. wytypowania przedstawicieli Rady Miasta Płocka do składu „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 424).

Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektami uchwał

8/ Sprawozdanie Prezydenta Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.

9/ Sprawozdanie Przewodniczącego Rady Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.

10/ Interpelacje i zapytania radnych.

11/ Odpowiedzi na interpelacje.

12/ Sprawy różne.

13/ Zamknięcie obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka.

## **Ad. pkt 2**

Do składu Komisji Uchwał i Wniosków zostali zaproponowani: Pan radny Maciej Wiącek (zgłoszenia dokonał Pan radny Artur Kras), Pani radna Grażyna Cieślik (zgłoszenia dokonał Pan radny Piotr Kubera). Zgłoszeni radni wyrazili zgodę na kandydowanie do składu Komisji Uchwał i Wniosków. W wyniku głosowania Komisja Uchwał i Wniosków została powołana w zaproponowanym składzie (za – 20, 0 - przeciw, 0 - wstrzymujących).

### **Komisja Uchwał i Wniosków:**

- **Pan radny Maciej Wiącek**

- **Pani radna Grażyna Cieślik.**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka poinformował zebranych, że przed salą obrad trwa zbiórka na Pomnik Ławeczkę Władysława Broniewskiego.

Następnie Pan Przewodniczący poddał pod głosowanie następujące wnioski dotyczące wprowadzenia zmian do porządku obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka:

- ***wniosek Prezydenta Miasta Płocka o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały w sprawie nadania sztandaru Straży Miejskiej w Płocku (druk nr 425)***

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

Wniosek został przyjęty.

- ***wniosek Komisji Gospodarki Komunalnej przyjęty na posiedzeniu w dniu 21.06.2012 roku dotyczący zdjęcia z porządku obrad projektów uchwał pomieszczonych na drukach nr 399, 400 i 402***

(kserokopia wniosku stanowi załącznik nr 7 do niniejszego protokołu)

Wynik głosowania:

za – 8

przeciw – 12

wstrzymujące – 2

Wniosek został odrzucony.

Po wprowadzeniu zmian porządek obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka przedstawiał się następująco:

1/Otwarcie obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka.

2/Wybór Komisji Uchwał i Wniosków.

3/Prezentacja multimedialna mapy akustycznej miasta Płocka.

4/Prezentacja multimedialna pt.: „Analiza sytuacji rynkowej i koncepcja optymalizacji eksploatacyjnej płockiej komunikacji miejskiej. Efektywność ekonomiczno-eksploatacyjna linii podmiejskich KM – Płock Sp. z o.o.”

5/ Sprawozdanie z realizacji uchwał Rady Miasta Płocka za 2011 rok.

6/ Przyjęcie protokołu z obrad XXIV Sesji Rady Miasta Płocka z dnia 29 maja 2012 roku.

7/ Podjęcie uchwał w sprawach:

Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków

1. zatwierdzenia sprawozdania finansowego Gminy - Miasto Płock wraz ze sprawozdaniem z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 406):

a) rozpatrzenie sprawozdania z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok,

b) rozpatrzenie sprawozdania finansowego Gminy Miasto Płock,

c) informacja o stanie mienia jednostki samorządu terytorialnego,

d) opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie o przedłożonych przez Prezydenta Miasta Płocka sprawozdaniach z wykonania budżetu za 2011 rok,

2. udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka z tytułu wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 407):

a) stanowisko Komisji Rewizyjnej w sprawie absolutorium dla Prezydenta Miasta Płocka za 2011 rok,

b) opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie o przedłożonym przez Komisję Rewizyjną Rady Miasta Płocka wniosku w sprawie udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta,

3. zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy - Miasto Płock na lata 2012-2050 (druk nr 421),

4. zmieniająca Uchwałę Budżetową Miasta Płocka na rok 2012 (druk nr 422),

5. ustalenia opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczone przez Komunikację Miejską – Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku oraz w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej (druk nr 399),

6. ustalenia stref taryfowych na obszarze objętym usługami przewozowymi środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczonymi przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi, których realizację powierzono Gminie - Miasto Płock na mocy porozumień międzygminnych (druk nr 400),

7. zmiany uchwały nr 194/XIII/07 Rady Miasta Płocka z dnia 25 września 2007 roku w sprawie ustalenia osób uprawnionych do bezpłatnych oraz ulgowych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego (druk nr 402),

8. określenia przepisów porządkowych dla gminnego transportu zbiorowego (druk nr 414),

9. likwidacji publicznych uzupełniających liceów ogólnokształcących dla młodzieży (druk nr 408),

10. likwidacji publicznych liceów profilowanych dla młodzieży (druk nr 409),

11. likwidacji publicznych techników uzupełniających dla młodzieży (druk nr 410),

12. zawarcia z Ministrem Edukacji Narodowej porozumienia dotyczącego udzielenia dotacji na realizację powierzonego zadania edukacyjnego w ramach rządowego Programu na rzecz społeczności romskiej w Polsce w 2012 roku (druk nr 411),

13. nadania statutu Płockiej Orkiestrze Symfonicznej im. Witolda Lutosławskiego (druk nr 412),

14. wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty w wysokości 99% od pierwszej opłaty z tytułu oddania w użytkowanie wieczyste nieruchomości stanowiących własność

- Gminy – Miasto Płock oznaczonych jako działka 750/12 o pow. 4m<sup>2</sup> i działka numer 753/3 o pow. 494 m<sup>2</sup> położonych w Płocku przy ul. Tumskiej (druk nr 413),
15. wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego w sprawie przejęcia przez Gminę - Miasto Płock prowadzenia publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Łąck (druk nr 415),
  16. zmiany Uchwały Nr 374/XXIII/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 24 kwietnia 2012 roku przyznającej dotacje na sfinansowanie prac konserwatorskich, restauratorskich lub robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków (druk nr 416),
  17. ustalenia nazwy ulicy (druk nr 417),
  18. zmiany Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Kobylińskiego, Bielską, Ostatnią i aleją Spacerową w Płocku (druk nr 418),
  19. przystąpienia do sporządzenia Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Trzepowo” w Płocku (druk nr 419),
  20. przyjęcia do realizacji przez Gminę Miasto Płock, projektu w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, zaakceptowanego do otrzymania dofinansowania z Europejskiego Funduszu Społecznego (druk nr 420),
  21. powołania „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 423),
  22. wytypowania przedstawicieli Rady Miasta Płocka do składu „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 424),
  23. nadania sztandaru Straży Miejskiej w Płocku (druk nr 425).
- Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektami uchwał
- 8/ Sprawozdanie Prezydenta Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.
  - 9/ Sprawozdanie Przewodniczącego Rady Miasta Płocka z pracy między Sesjami Rady Miasta Płocka.
  - 10/ Interpelacje i zapytania radnych.
  - 11/ Odpowiedzi na interpelacje.
  - 12/ Sprawy różne.
  - 13/ Zamknięcie obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka.

### **Ad. pkt 3**

Prezentacja: *Mapa Akustyczna Miasta Płocka* stanowi **załącznik nr 8** do niniejszego protokołu.

Pan **Krzysztof Buczkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka poprosił o przedstawienie prezentacji wykonawcę opracowania *Mapa Akustyczna Miasta Płocka* Pana dr Jana Czuchaja Prezesa Spółki Acesoft z Sopotu.

Pan dr **Jan Czuchaj** powiedział: „Dzień dobry Państwu. Ponieważ zostałem już przedstawiony, więc przechodzę od razu do prezentacji. *Mapa Akustyczna Miasta Płocka* jest graficznym przedstawieniem poziomu hałasu w mieście. Ściśle biorąc - pewnego wskaźnika czy wskaźników poziomu hałasu w Płocku. Została zrealizowana przez Konsorcjum w składzie OPEGIEKA i Firmę Acesoft na zlecenie Urzędu Miasta. Proszę Państwa, jak wspominałem, ta mapa jest prezentacją pewnego wskaźnika hałasu. I proszę tylko zwrócić uwagę na to, że ten wskaźnik, który wygląda tak dosyć skomplikowanie, składa się z trzech członów. Istota różnicy pomiędzy takim hałasem mierzonym a przedstawionym za pomocą tego wskaźnika polega na tym, że on się składa z trzech członów, to jest hałas dla pory dziennej, wieczorowej i nocnej, i w porze wieczorowej dodajemy 5 dB, w porze nocnej 10 dB. Te 10 dB i 5 dB – decybel, przypomnę to jest miara hałasu – dodawanie tych dodatkowych elementów 5 db i 10 dB ma na celu uwzględnienie większej uciążliwości hałasu w porze

wieczorowej i nocnej. Realizacja mapy hałasu wynika zarówno z polskiego prawa, a właściwie w innej kolejności – z dyrektywy Unii Europejskiej z roku 2002 i z prawa ochrony środowiska, które przejęło właściwie tę dyrektywę do prawa polskiego. I właściwie wynikają z dyrektywy i z prawa ochrony środowiska trzy rodzaje działań. Jest to właśnie wprowadzenie tego jednolitego wskaźnika hałasu, opracowanie mapy hałasu i część trzecia – opracowanie programu naprawczego dla terenów, dla których stwierdzone zostaną, czy zostały w tym wypadku, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Ten wskaźnik, różni się, jak wspomniałem, od hałasu zmierzonego, czy wyznaczonego dla danego okresu czasu poprzez dodawanie, jak wspomniałem, tych 5dB do pory wieczorowej i nocnej. I wygląda to praktycznie w ten sposób, że gdybyśmy mieli hałas w ciągu dnia, wieczoru i nocy o wartości na przykład 60 dB, to ten wskaźnik, który się nazywa  $L_{dwn}$  66,4, czyli jest znacznie więcej. Odwrotna sytuacja jest taka, gdybyśmy mieli tylko hałas w porze dziennej w ciągu 8 godzin, to ten hałas jest mniejszy od tej wyznaczonej, czy zmierzonej wartości, o średnio 5 dB. Dla tego wskaźnika są opracowane pewne wartości dopuszczalne. One są w odpowiednim Rozporządzeniu Ministerstwa Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku. Właściwie mówi się o mapie akustycznej, ale jest to cały szereg map. Są tu tzw. mapy imisyjne, które pokazują rozkład tego wskaźnika na terenie miasta, mapa tzw. wrażliwości hałasowej opracowana na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, która pokazuje obszary dla których obowiązują pewne wartości dopuszczalne. Kolejną mapą to są: mapa zagrożeń hałasowych, tylko pokazuje tylko te obszary, na których są przekroczenia wartości dopuszczalnych i właściwie jeszcze jedna istotna mapa – mapa tzw. wskaźnika M i ten wskaźnik M jest to pewna wartość wyliczona z mapy tej imisyjnej i ona wiąże ilość przekroczeń również z ilością mieszkańców na danym terenie. Do obliczeń tej mapy akustycznej są rekomendowane pewne normy obliczeniowe, na przykład do obliczeń hałasu drogowego norma francuska. Został opracowany model przestrzenny, model terenu, model zabudowy, model sieci drogowej – ulicznej i torów kolejowych. I tu jest na tym slajdzie pokazany w 3D numeryczny model terenu i zabudowy.” Pan dr Jan Czuchaj zaprezentował następnie slajd przedstawiający wygląd mapy imisyjnej. Powiedział następnie: „[...] Ta mapa została oczywiście zweryfikowana za pomocą pomiarów. W taki sposób te różnice pomiędzy wartością obliczoną i zmierzoną nie były większe niż 2 dB. Jak wspomniałem, te mapy, wszystkie mapy, są oddzielnie opracowane dla tych trzech głównych źródeł hałasu, a więc jest: ruch drogowy, kolejowy i hałas przemysłowy. I przy opracowaniu hałasu kolejowego z kolei narzucona jest norma „SRM II” - jest to norma holenderska z kolei. W przypadku Płocka właściwie hałas kolejowy zajmuje niewielką powierzchnię. [...] Hałas przemysłowy z kolei wyliczony według normy „PN-ISO 9613-2”. Również to są zalecenia odpowiednich przepisów. W hałasie przemysłowym uwzględnionych było 70 zakładów przemysłowych. Tu jest na przykład Dr.Oetker, model obliczeniowy hałasu przemysłowego. To jest generalnie mapa całego obszaru z hałasem przemysłowym. I tutaj jeszcze to jest ta mapa, o której wspomniałem również na początku – ta mapa tzw. wrażliwości terenów na hałas. Tu są wyszczególnione rodzaje uwzględnionych terenów – są to tereny z zabudową jednorodziną, dwurodzinną, tereny przemysłowe itd., i ta kolorystyka oddaje funkcje tego terenu, i z kolei poszczególnym terenom przyporządkowane są wartości dopuszczalne. Czyli tak – mając tę mapę imisyjną, o której mówiłem, i mapę terenów dla których wiadomo jakie są wartości dopuszczalne, można z różnicy obliczyć tylko wielkość przekroczeń właśnie na tych terenach. I ta mapa terenów zagrożonych hałasem, która powstaje poprzez nałożenie tych dwóch map, wyskalowana jest w skali pięciodecybelowej, i to są przekroczenia od 0 do 5, 5 do 10 itd. Tutaj w takiej skali jest sporządzona ta mapa terenów zagrożonych hałasem. Mapa z kolei tego wskaźnika M, jak wspomniałem, wiąże ilość mieszkańców, która w tym wzorze, prawda, to jest ten wskaźnik M, definicja tego jest podana w odpowiednim rozporządzeniu, i tu jest ilość mieszkańców i właściwie tu jest  $\Delta L$  – to jest wielkość przekroczeń. Ten wskaźnik przyjmuje wartość 0 wtedy, kiedy na przykład ilość mieszkańców jest równa 0 lub  $\Delta L$ , czyli wielkość przekroczeń jest równa 0, natomiast na pozostałych obszarach, na których są przekroczenia i są mieszkańcy, on przyjmuje wartość różną od 0. Liczony jest w ten sposób, że trzeba, prawda, na fasadach budynków w określonych punktach liczyć dodatkowo, prawda, ten poziom hałasu w dyskretnych punktach

obliczeniowych. Mapa zagrożeń hałasu generalnie dla całego miasta wygląda w ten sposób, oczywiście o w tej skali jest niewiele tutaj, właściwie szczegółów nie można dostrzec, ale cała mapa, i tu chciałem podkreślić, że jest zrobiona tutaj bardzo funkcjonalnie, właściwie to był pomysł tutaj Wydziału Ochrony Środowiska, jest podzielona na sekcje i tych sekcji jest około 50, i te wszystkie sekcje są zrobione w skali 1: 5.000. Także każda taka komórka obejmuje wielkość formatu A 3. Czyli na przykład tutaj mamy jedną z tych komórek i to jest mapa imisyjna. Kolejna to jest ta mapa konfliktów, czyli pokazujemy tu, widzimy od razu na tym samym obszarze, gdzie są przekroczenia. A tu jest mapa ta wskaźnika M. I proszę zwrócić uwagę na różnicę tych map. To jest poziom hałasu, poziom, podkreślam, tego wskaźnika L<sub>dwn</sub> w tym wypadku. Następny obraz to są tylko te obszary w tej skali tutaj, gdzie są przekroczenia tego wskaźnika L<sub>dwn</sub>. A dodatkowo ta mapa wskaźnika M pokazuje nam dokładnie, które budynki, im bardziej intensywny kolor tym większy jest ten wskaźnik M, które budynki są najbardziej narażone na hałas. Czyli mając te trzy mapy właściwie mamy wszystkie informacje, które są potrzebne do oceny stanu akustycznego, czy stanu zagrożeń hałasem. Te trzy mapy, prawda, tutaj dotyczą hałasu drogowego. Całość tej mapy jest oczywiście w tej skali mało czytelna. Hałas kolejowy jest podobna sytuacja. Też cała mapa podzielona jest na poszczególne sekcje. I tu mamy fragment hałasu kolejowego, obszary zagrożeń i mapy tego wskaźnika. Podobna sytuacja dla hałasu przemysłowego. W tym wypadku jest to Levi Strauss, tutaj jest ulica Kopernika. I właściwie jest niewiele zagrożeń hałasem przemysłowym, ale tu widać, że w tym obszarze są niewielkie przekroczenia, ale są. [...] Mamy mapę imisyjną dla hałasu przemysłowego, mamy mapę przekroczeń, czyli mapę tzw. konfliktów i mapę tego tego wskaźnika M. Jeszcze jest jedna mapa. [...] Jest to mapa tzw. emisyjna, ale która pokazuje właściwie stan hipotetyczny [...]. Oprócz oczywiście tych wszystkich map opracowana jest statystyka. I na przykład statystyka, która mówi o liczbie mieszkańców w poszczególnych zakresach częstotliwości itd., itd. I tu na przykład z takiego diagramu można odczytać, że właściwie... jest to ilość osób w ogóle w mieście, to jest grupa, która jest w zakresie dla których nie ma przekroczeń, natomiast te słupki, które są w tych kolejnych częściach tego diagramu pokazują, ile jest na przykład mieszkańców w obszarze poziomu hałasu od na przykład 55 do 60, od 60 do 65 itd., prawda. I z tej statystyki widać wyraźnie, że dominującym, zresztą to bez mapy każdy mieszkaniec Płocka wie, że dominującym źródłem hałasu jest hałas drogowy. Na podstawie tej mapy, opracowanej mapy – tzw. strategicznej mapy hałasu, zostanie w najbliższym czasie opracowany program naprawczy, program redukcji hałasu, którego celem będzie w miarę możliwości doprowadzenie stanu istniejącego do stanu takiego, żeby nie było przekroczeń. Dziękuję bardzo Państwu. To jest na dzisiaj tyle.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Pawłowi Kolczyńskiemu.

Pan radny **Paweł Kolczyński** powiedział: „Dziękuję. Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Panowie Prezydenci! Ja chciałbym się zapytać tutaj Pana doktora, na jakim poziomie kształtuje się hałas w Płocku w porównaniu do innych miast. Czyli mówiąc tak wprost – czy jesteśmy miastem głośnym, czy niegłośnym? Dziękuję.”

Pan dr **Jan Czuchaj** powiedział: „Średnim, powiedziałbym. To znaczy są miasta w lepszej sytuacji. Na przykład mają więcej rezerw, że tak powiem, powierzchniowych od Płocka. Ale są miasta również w gorszej sytuacji, na przykład miasta na Śląsku. [...] Nie będę może wymieniał tych poszczególnych miast. Ale tam gdzie jest na przykład komunikacja tramwajowa, prawda, są wąskie ulice, stan na przykład komunikacji tramwajowej w większości wypadków jest zły, to jest ogromne obciążenie. Podobnie zresztą w miastach, które mają substancję wielowiekową, że tak powiem, tu nie można zmienić w sposób powiedziałbym – tani, tego stanu. [...] Na przykład naprawa takiej sytuacji wymaga bardzo istotnej ingerencji w system drogowo – uliczny, prawda, miasta. Przede wszystkim – budowa obwodnic, wyrzucenie ruchu przede wszystkim samochodów ciężarowych z miasta. To

niestety z tym problemem borykają się wszystkie miasta i jest trudno jakąś hierarchę, prawda, ustawić. W Płocku jest o tyle dobra sytuacja, że hałas kolejowy jest marginalny. Tu bardzo łatwo można byłoby zlikwidować te przekroczenia. Tramwajowego nie ma, prawda. Zostaje ten właśnie hałas drogowy, z którym to co będzie możliwe, to postaramy się uwzględnić w tym programie naprawczym.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Nowickiemu.

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Ja mam pytanie do Pana Prezydenta Nowakowskiego, na podstawie tego materiału, który tutaj został przedstawiony – jakie działania Państwo podejmiecie w najbliższym czasie?”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Tomaszowi Kolczyńskiemu.

Pan radny **Tomasz Kolczyński** powiedział: „Panie Przewodniczący, jak przypominam sobie, to prawdopodobnie nie otrzymaliśmy takiej prezentacji i chciałbym właśnie o to wnioskować, żeby tą prezentację otrzymać, żeby sobie jeszcze można było ją bardziej przybliżyć. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Oczywiście, jak najbardziej, słuszna uwaga. [...]”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Jest to materiał wyjściowy, który pozwoli nam dopiero na wprowadzenie tego programu naprawczego, o którym Pan doktor powiedział. Natomiast te działania, które już podejmujemy w kontekście chociażby budowy łącznika między Podolszycami o Orlenem, który ma wyrzucić większość ruchu ciężkiego z centrum miasta, to też będą działania, których celem jest także ograniczenie hałasu w centrum. Natomiast mamy materiał do analizy i będziemy za chwilę opracowywać program naprawczy. [...]”

Pan dr **Jan Czuchaj** powiedział: „Tak, może tylko celem informacji, prawda, o tej mapie, to cały ten materiał, właściwie w innej formie, ponieważ jest to prezentacja przygotowana właśnie na sesję rady, natomiast informacje wynikające z mapy akustycznej będą na stronie internetowej. Ona właściwie jest już opracowana, tylko czeka na autoryzację i będzie do Państwa dyspozycji.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Pawłowi Kolczyńskiemu.

Pan radny **Paweł Kolczyński** powiedział: „Dziękuję bardzo. Pan doktor wspomniał, że w Płocku jakby problem hałasu kolejowego odgrywa mniejszą rolę. Ja chciałbym się nie zgodzić po części z tym stwierdzeniem. W skali miasta być może tak, natomiast w skali tych mieszkańców, którzy mieszkają w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, jest to problem dość istotny. A na pewno Pan doktor zauważył, że ta linia przebiega nie tylko przez Wisłę, przez tereny leśne, ale przebiega też tak naprawdę przez centrum miasta, w otoczeniu zarówno domów jednorodzinnych, jak i blokowisk. Więc sygnalizuję to, ponieważ skoro ma być opracowywany program naprawczy, nie chciałbym, żeby temu programowi przyświecało takie założenie, że ponieważ jest to problem mniej istotny niż problem na przykład hałasu



drogowego, żeby nie był ten problem zmarginalizowany, czy też potraktowany jako mniej istotny niż hałas drogowy. Także tylko taką uwagę na zakończenie. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu dr Janowi Czuchajowi.

Pan dr **Jan Czuchaj** powiedział: „Tylko właściwie dwa zdania. Kolejność działań według przepisów, prawda, powinna wynikać z tego wskaźnika M, o którym mówiłem. I tu jest paradoks, bo jeśli będziemy się ściśle trzymać tego przepisu, który obowiązuje, prawda, to hałas kolejowy, przemysłowy, nie istnieje, prawda, w świetle prawa. Ale sytuacja jest taka, że hałas kolejowy i przemysłowy można stosunkowo łatwo, te możliwości techniczne istnieją i to nie jest problem na przykład techniczny nie do rozwiązania, prawda. Natomiast problemem nie do rozwiązania krótkoterminowo jest hałas drogowy. I dlatego ja akcentuję tutaj wagę tego właśnie przede wszystkim hałasu drogowego, ponieważ jak wspomniałem hałas kolejowy i przemysłowy można stosunkowo... to jest tylko wydatek pewnej sumy pieniędzy, prawda, na to, natomiast z drogowym jest inaczej. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Nowickiemu.

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Panie Przewodniczący, ja tylko chciałem takie pytanie praktyczne zadać. Parę lat temu mieliśmy budować ekrany na ul. Piłsudskiego – to jest ta główna ulica dwupasmowa przez miasto. Odstąpiono od tego pomysłu. W tej nowej procedurze, rozumiem, zrobiliśmy mapę, teraz będziemy robili program naprawczy. To jaka jest perspektywa czasowa i finansowa realizacji takich, powiedzmy, ekranów na ul. Piłsudskiego?”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu dr Janowi Czuchajowi.

Pan dr **Jan Czuchaj** powiedział: „Ja miałbym straszne rozterki, gdybym musiał Państwu zarekomendować budowę ekranów w centrum miasta, prawda, na Piłsudskiego, bo jest to tak duża ingerencja w urbanistykę, prawda, w architekturę tego miasta, że stawianie tych ekranów to jest miecz obosieczny, prawda. Jakby przeprowadzono na przykład referendum jakies w sprawie tego, to będzie bardzo dużo, być może większość, przeciwna budowie tego takiego ekranu właśnie w tym miejscu. Czy my to podniesiemy w tym programie ja w tej chwili nie chciałbym tutaj mówić w jakichś tam już kategoriach ostatecznych. One będą badane. Proszę zwrócić uwagę, że jeśli jest to zabudowa wysoka, wyższa od trzech, czterech pięter, to ekrany akustyczne niestety nie funkcjonują. Są tzw. sytuacje bez wyjścia. To może przykro brzmi. Ale na przykład nie ma możliwości usunięcia ruchu z ul. Piłsudskiego, prawda, w tej chwili. Tylko, jeśli powstaną obwodnice, jeśli się zredukuje na przykład ruch na ul. Piłsudskiego powiedzmy o 80%, co zabrzmi tutaj, prawda, fantazja, to wtedy będzie odczuwalne, ale przy hałasie. Ja chciałem Państwu powiedzieć, że redukcja natężenia ruchu o połowę, prawda, to odpowiada redukcji hałasu o 3 dB, a 3 dB to jest ledwo postrzegalna różnica, prawda. Dopiero 5 dB, różnica 5 dB jest postrzegalna jako różnica w poziomie hałasu. Czyli zredukowanie tego hałasu, powiedzmy na ulicy tam, generowanego przez ul. Piłsudskiego o 5 dB byłoby przez mieszkańców odczuwalne jako wyraźna poprawa sytuacji, natomiast wszystkie inne będą kosmetyką. Oczywiście ekrany akustyczne miałyby akustyczny sens. Akustyczny – podkreślam. To znaczy na tych niższych poziomach będzie to odczuwane jako poprawa, tylko jaki będzie wtedy kształt miasta, to nad tym trzeba się zastanowić, prawda, bo to jest niestety bardzo bolesny środek redukcji hałasu i należy stosować go tam, gdzie już absolutnie jest to niezbędne i w miarę możliwości jak najmniej szkodzić wizerunkowi miasta optycznemu.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka poddał pod głosowanie zaprezentowany materiał.

Wynik głosowania:

za – 21

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

Materiał został przyjęty.

#### **Ad. pkt 4**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Krzysztofowi Buczkowskiemu Zastępcy Prezydenta Miasta Płocka.

Pan **Krzysztof Buczkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Ja poproszę Pana Marcina Gromadzkiego z firmy, która opracowywała ten materiał analityczno – badawczy, który jest niejako wstępem do omawiania tych projektów uchwał, które w dalszej części będą procedowane. [...]”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zwrócił się do Pana Marcina Gromadzkiego o przedstawienie prezentacji w czasie nie dłuższym niż 30 minut.

Pan **Marcin Gromadzki** powiedział: „[...] Proszę Państwa, bardzo dziękuję za zaproszenie do Płocka. Dosłownie w dwóch słowach się przedstawię. Nazywam się Marcin Gromadzki i zajmuję się tylko i wyłącznie analizami ekonomiczno – finansowymi komunikacji miejskiej, szeroko rozumianymi badaniami marketingowymi i projektowaniem układów komunikacji miejskiej, nowych układów linii, na podstawie wyników tych badań. W dzisiejszej prezentacji przewidziałem 7 części. Krótko o podaży usług płockiej komunikacji miejskiej, o zakresie i metodologii badań marketingowych, które zostały przeprowadzone jesienią ubiegłego roku, wielkość popytu na usługi płockiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych, struktura tego popytu, ocena ekonomiczna segmentu linii podmiejskich, refundacja utraconych przychodów i koncepcja optymalizacji eksploatacyjnej płockiej komunikacji miejskiej. W zasadzie każdy z tych punktów nadawałby się na godzinną prezentację, ale przyspieszamy. Proszę Państwa, badania marketingowe prowadzone były jesienią zeszłego roku, momentem kończącym jest koniec listopada, dlatego kilka słów o podaży. Proszę Państwa, w tamtym momencie 39 linii autobusowych: 36 dziennych, 3 nocne, 4 kategorie linii: 32 całoroczne linie dzienne, całotygodniowe, 2 linie funkcjonujące tylko w dni powszednie od poniedziałku do piątku, trzy całoroczne linie całotygodniowe i 2 sezonowe linie dzienne. Ponieważ badania były prowadzone w [...] okresie jesiennym linie sezonowe funkcjonujące latem z tego opracowania były wyłączone. [...] Proszę Państwa, kryterium liczby obsługiwanych jednostek administracyjnych pozwala na wyodrębnienie wśród 37 w tej chwili rozpatrywanych linii dwóch najważniejszych grup. Te poszczególne grupy obejmowały 20 linii miejskich i 17 linii podmiejskich. Proszę zwrócić uwagę, że pod względem liczebności są to niemalże równoważne grupy. Trasa każdej z linii podmiejskich obejmowała Miasto Płock, a więc nie było połączeń, które byłyby realizowane wyłącznie poza Płockiem. Proszę Państwa, ze względu na zapisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, w Płocku zdecydowano się na stopniowe wprowadzanie modelu organizacji i zarządzania komunikacją miejską, który zakłada instytucjonalne rozdzielenie funkcji organizatora przewozów od ich wykonawcy. W miastach średnich i dużych o wielkości powyżej 100 tys. mieszkańców za powołaniem wyspecjalizowanego organizatora przewozów, który by emitował we własnym zakresie bilety i zlecał przewozy w drodze przetargów lub bezpośredniego powierzenia,

przemawiają korzyści skali. Rozwiązaniem do którego dąży się obecnie w kraju w sferze finansowania przewozów, jest skutek zapisów przywołanej ustawy, wprowadzenie przychodów ze sprzedaży biletów do budżetu miasta i zapłata operatorowi bezpośrednio za świadczone usługi, czyli za wykonane kilometry. To umożliwi organizatorowi przewozów wprowadzenie zintegrowanej taryfy opłat za przewozy na podległym mu obszarze, pomimo świadczenia usług przewozowych przez większą liczbę podmiotów o różnej strukturze własności. Czyli mimo konkurencji na rynku usług przewozowych pasażer ma nadal jeden zintegrowany bilet. W Płocku nie utworzono jeszcze w pełni wyodrębnionego instytucjonalnie organizatora miejskiego transportu zbiorowego. W okresie przygotowania niniejszego opracowania niektóre z funkcji organizatorskich pełni już Urząd Miasta Płocka, ale większość z tych funkcji organizatorskich, w tym najważniejsze: emisja biletów, przygotowywanie oferty przewozowej, nadal pozostawała w gestii jedynej wykonawcy przewozów miejskich jakim jest Komunikacja Miejska Płock Sp. z o.o.. I Proszę Państwa, bardzo szeroki zakres obsługi – aż 9 jednostek administracyjnych: Miasto Płock, miejsko – wiejska Gmina Gąbin w powiecie płockim, 6 gmin wiejskich w powiecie płockim: Bielsk, Brudzeń Duży, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała, i gmina wiejska Gozdowo położona nawet poza granicami powiatu płockiego. Sieć linii płockiej komunikacji miejskiej obsługiwała obszar zamieszkały przez 165 tys. osób. Zwracam uwagę, że poza samym miastem Płock linie komunikacji miejskiej obsługiwały aż 88 miejscowości, które zamieszkiwało 39 tys. osób, czyli potencjał demograficzny 24% mieszkańców obszaru. [...] Ja w tej chwili skracam prawie 120 – stronicowe opracowanie, więc proszę mi wybaczyć pewne prześlizgiwanie się po temacie. Zinwentaryzowaliśmy wszystkie miejscowości pod względem liczby mieszkańców, liczby wykonywanych kursów, w poszczególnych gminach jest tego bardzo dużo, po czym też zinwentaryzowaliśmy otoczenie konkurencyjne, bo przygotowując się do oceny popytu chcieliśmy sobie wytłumaczyć czy przypadkiem niski popyt, czy też wysoki popyt z jakiejś miejscowości nie wynika na przykład z dużej liczby połączeń konkurencyjnych. Tutaj na przykład na przykładowej folii miejscowość Bielsk w Gminie Bielsk – 40 połączeń w dni powszednie, 17 par kursów w soboty i 15 w niedziele innych przewoźników przy, o ile dobrze pamiętam z poprzedniej tabeli, 9 parach kursów Komunikacji Miejskiej Płock. Szereg miejscowości posiada znacznie intensywniejszą obsługę komunikacją regionalną i to też wpływa na sytuację komunikacji miejskiej. Proszę Państwa, podsumowując te rozważania – spośród 88 miejscowości, które wymieniliśmy w tabeli, obsługiwanych płocką komunikacją miejską, tylko 16 zamieszkałych przez niespełna tylko 13% łącznej liczby mieszkańców obsługiwanego obszaru podmiejskiego nie posiadało alternatywnych połączeń drogowych z Płockiem. Były to miejscowości położone w przylegających do Płocka gminach Słupno - 10 miejscowości, Stara Biała - 5 miejscowości i Gąbin - 1 miejscowość. A więc wniosek – charakterystyczną cechą obszaru podmiejskiego obsługiwanego płocką komunikacją miejską jest bardzo silnie rozwinięta sieć alternatywnych w stosunku do niej połączeń drogowym transportem zbiorowym z Płockiem. Warto też zwrócić uwagę, że poza połączeniami regionalnymi, które były wykonywane w relacjach dłuższych niż linie komunikacji miejskiej w Płocku, funkcjonowały 3 linie o trasach zawierających się w pełni na obszarze działania komunikacji podmiejskiej. Były to dwie linie PKS w Płocku S.A., realizowane pod marką Bus-Kom i linia P4 firmy prywatnej. Z dniem 1 lipca PKS w Płocku uruchomił dwie kolejne takie linie pod szyldem gminnej komunikacji autobusowej w relacjach Orlen – miejscowość Szeligi w Gminie Słupno i Płock Jachowicza – miejscowość Rydzyno w Gminie Słupno. Sytuacja, w której miejscowości ościenne, które obsługują autobusy płockiej komunikacji miejskiej posiadają znaczną liczbę połączeń komunikacji regionalnej, w tym na trasach pokrywających się z ofertą Komunikacji Miejskiej, ma bardzo niekorzystny wpływ na strukturę pasażerów. Płaszczyzną konkurencji cenowej pomiędzy tymi dwoma podsystemami staje się wówczas cena biletu normalnego, w szczególności jednorazowego, która w przeciwieństwie do cen biletów komunikacji miejskiej może być przez przewoźnika regionalnego zmieniana bardzo swobodnie w każdym momencie, nie wymaga uchwały samorządu. W komunikacji miejskiej wreszcie

obowiązuje znacznie szerszy zakres i wysokość ulg, niż w komunikacji regionalnej i to właśnie pasażerowie posiadający uprawnienia do ulg lub tytuły do zwolnienia z opłat z reguły decydują się na wybór komunikacji miejskiej. Zauważyliśmy, proszę Państwa, że połączenia konkurencyjne wewnątrz Płocka nie odgrywały żadnej roli. W trakcie badań marketingowych nie funkcjonowała jeszcze linia A1 prywatna. Ona się pojawiła dopiero później, ale też nie odegrała większej roli w obsłudze komunikacyjnej Płocka. Oceniamy także komunikację kolejową. I w końcu, proszę Państwa, wielkość podaży, liczba kursów wykonywanych na poszczególnych liniach. [...] Zwraca uwagę, proszę Państwa, bardzo duża liczba linii z niewielką liczbą kursów wykonywanych w ramach każdej z nich. Łącznie 1407 kursów w dniu powszednim, 750 w sobotę, 714 w niedzielę. 53% kursów z liczby kursów z dnia powszedniego oferowana była w sobotę, w niedzielę 51% liczby kursów wykonywanych w dniu powszednim i zarazem 95% liczby kursów wykonywanych w sobotę. Na podstawie analizy proporcji w liczbie kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia, możemy spodziewać się, że niedzielna podaż usług może być zbyt rozbudowana. Badamy udział poszczególnych grup kursów. I proszę Państwa przechodzimy do wariantów tras linii. Bardzo pozytywnie oceniamy niski stopień wielowariantowości tras najważniejszych linii płockiej komunikacji miejskiej, czyli niski stopień skomplikowania. W jednym kierunku i z powrotem bez zbędnego meandrowania, które by utrudniało zrozumienie oferty przewozowej przez pasażerów. Zwróciliśmy uwagę, że w Płocku nie ma praktyki udostępniania pasażerom kursów wykonywanych do i z zajezdni. Jest to coś, co należałoby poprawić. Warto zastanowić się nad wprowadzeniem rozwiązania, które umożliwiłoby mieszkańcom korzystanie przynajmniej z części kursów dojazdowych i zjazdowych, takich które odbywają się w godzinach, w których występuje popyt. I wreszcie, proszę Państwa, z analizy rozkładów jazdy najważniejszy wniosek – występujący w Płocku dzisiaj brak wspólnego dla całej sieci komunikacyjnej taktu częstotliwości kursowania pojazdów na poszczególnych liniach jest niekorzystny dla pasażerów. Powoduje on nakładanie się przerw w obsłudze komunikacyjnej miasta na poszczególnych liniach na podstawowych ciągach komunikacyjnych, które obsługuje kilka linii. Struktura podaży, struktura czasowa, proszę Państwa bardzo dziwna jak na miasto tej wielkości. Dlaczego tak. Otóż ja mówię to z perspektywy siedemdziesięciu kilku miast, w których na przestrzeni ostatnich 5 lat takie badania były prowadzone. W zasadzie nie ma szczytów przewozowych. Rozpoczynają się te szczyty o 6<sup>15</sup> i trwają nieprzerwanie do 16<sup>15</sup>. Płock jest specyficzny dlatego, że ze względu na funkcjonowanie dużego zakładu pracy, który nawet wymaga dodatkowych linii komunikacji wahadłowej, ciągle się tu zarysowują szczyty. Kulminacja taboru, proszę zwrócić uwagę, przypada na dwa tradycyjne szczyty, to są przekrojowe godziny: 6<sup>30</sup> - 89 pojazdów... 5<sup>45</sup>, przepraszam - 90, potem szczyt szkolny 6<sup>30</sup> - 89 i po południu 87 pojazdów. Ponad 70 pojazdów pozostaje w porach pomiędzy godzinami 5<sup>45</sup> a 8<sup>00</sup> oraz 13<sup>15</sup> i 16<sup>00</sup>, natomiast zdecydowanie mniej tych pojazdów jest w godzinach międzyszczytowych, trudniej się korzysta z płockiej komunikacji miejskiej. Proszę Państwa, szczególnymi cechami podaży były: wysokie zaangażowanie pojazdów w godzinach wczesnoporannych. O 5<sup>00</sup>, czyli w pierwszej przekrojowej godzinie na trasach pozostawało już 2/3 taboru wykorzystywanego w dniu powszednim, o 5<sup>45</sup> szczyt wykorzystania. To jest bezprecedensowy wynik. Takiej sytuacji nie ma w żadnym innym mieście w Polsce. Silna redukcja podaży w porze międzyszczytowej – w przekrojowych godzinach od 9<sup>30</sup> do 11<sup>45</sup> tylko od 50% do 54% maksymalnej liczby pojazdów w dniu powszednim, i wysoka liczba pojazdów na trasie w godzinach późnowieczornych, czyli prawie tylko o godzinie 22<sup>15</sup> ile w międzyszczytowie. Specyficzna struktura czasowa zaangażowania pojazdów płockiej komunikacji miejskiej zdeterminowana przez konieczność zapewnienia dowozów pracowników PKN Orlen pracujących w systemie zmianowym ze względu na zmiany: 6<sup>00</sup>, 14<sup>00</sup>, 22<sup>00</sup> i niestety szerokiego zakresu obsługi obszarów podmiejskich, w tym znacznie oddalonych od Płocka, który realizowany jest pojazdami garażującymi w zajezdni na obszarze miasta, i też te obszary podmiejskie oczekują, że pracowników dowiezie się na 6<sup>00</sup>, 14<sup>00</sup> i odbierze po 22<sup>00</sup>. A więc autobus, żeby wykonać kurs na 6<sup>00</sup> musi z zajezdni wyjeżdżać często już o godz. 3<sup>40</sup>. Liczby

kilometrów ja sobie pozwolę pominąć, żeby przyspieszać. Proszę Państwa, średni miesięczny przebieg pojazdu: 6.110 km, bardzo podobny w stosunku do obliczonych w innych miastach kraju. W miastach tej wielkości około 6 tys. miesięcznie na pojazd, ale inna struktura wykorzystania taboru, bo w miastach wielkości Płocka najwięcej taboru kierowanych jest do obsługi linii od godz. 6<sup>30</sup> do 16<sup>30</sup> i szczytkowa obsługa komunikacyjna po godz. 22<sup>00</sup>. Tutaj porównywaliśmy z Koszalinem w którym po godz. 22<sup>00</sup> miasto obsługują 4 autobusy, u Państwa 39. Proszę Państwa, struktura taboru. W sieci płockiej komunikacji miejskiej, proszę zwrócić uwagę, 7 rodzajów taboru reprezentujących 20 różnych marek i typów. Są wśród nich nowoczesne autobusy niskopodłogowe. Dzisiaj jeden z nich podziwiałem na linii podmiejskiej do Sobowa na linii 17, najnowszy Solaris, tutaj wyszczególniony w tabeli pod pozycją PN – przegubowy niskopodłogowy. Ale proszę zobaczyć, że bardzo dużo jest także autobusów średniopodłogowych o konstrukcji nieakceptowanej dzisiaj przez pasażerów – są to autobusy Jelcz PR110PM, Jelcz 120 M i przegubowe Ikarusy. To utrudnia funkcjonowanie spółki. Tak duża dywersyfikacja rodzaju taboru, jeśli chodzi o liczbę pojazdów oraz marki i typy bardzo mocno utrudnia ich właściwe alokowanie na liniach, czego chociażby przejaw przed chwilą Państwu przedstawiłem na podstawie tego małego przykładu. Proszę Państwa, w sieci płockiej komunikacji miejskiej w okresie prowadzenia badań marketingowych obowiązywała taryfa strefowa, która dzieliła obsługiwany obszar na trzy strefy: A, B i C, wewnątrz których obowiązywała taryfa jednolita. W opracowaniu do którego miałem się odnieść, czyli do biznesplanu spółki na lata 2011-2014 założono konieczność zmiany taryfy opłat. W odniesieniu do biletów okresowych zaproponowano likwidację biletów na jedną linię i zastąpienie ich biletami na wszystkie linie w określonej strefie. Ja nie będę się tu odnosił do cen, bo w tym momencie nie jest moją rolą ocenianie propozycji taryfowej, która będzie przez Wysoką Radę za chwilę głosowana. Natomiast co do samej zasady chciałbym Państwu tu pozwolić sobie na dygresję, że zawarta w biznesplanie spółki propozycja zmian zasad obowiązywania biletów okresowych wymaga pozytywnej oceny. Jak wynika z wielu przeprowadzanych w różnych miastach badań i analiz, możliwość zakupu biletów trasowanych jest jednym z czynników, który zmniejsza zakres ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców miast. Tu w grę wchodzi pewna psychologia. Jeżeli mamy bilet na jedną linię lub trasę, ograniczamy się do korzystania tylko w tym zakresie i staramy się nie korzystać więcej. Więc jeżeli tylko mamy jakąkolwiek podróż gdzie indziej: do kina, do galerii handlowej, to bierzemy samochód osobowy, albo staramy się przejść pieszo. W rezultacie wpływa to bardzo niekorzystnie na wielkość przewozów, a więc i wysokość przychodów ze sprzedaży biletów. Z punktu widzenia budżetu miasta o wiele atrakcyjniejsze są bilety sieciowe, ponieważ one pobudzają dodatkowy popyt. To trochę przypomina sytuację, którą mieliśmy w gospodarce komunalnej w momencie, kiedy pojawiły się regulatory ciepła na grzejnikach. W latach minionych, w latach 80-tych, otwarte okno i grzejnik maksymalnie otwarty, w tej chwili mamy regulator, płacimy tyle ile zużyjemy i w związku z tym staramy się ograniczać zużycie. Podobnie działa mechanizm biletu trasowanego w komunikacji miejskiej. Proszę Państwa, przechodzimy do badań marketingowych. W Płocku badania były prowadzone jesienią 2011. Badania wielkości popytu metodą obserwacji i rejestracji objęły liczbę pasażerów we wszystkich kursach w dniu powszednim, w sobotę i niedzielę na każdej z linii. Linie nocne zbadano dodatkowo także w noc z piątku na sobotę. [...] Badaliśmy liczbę pasażerów wysiadających, wsiadających, pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego przystanku, rzeczywisty czas przejazdu całej trasy kursów i odcinków pomiędzy przystankami węzłowymi i wreszcie rejestrowaliśmy sugestie pasażerów zgłaszane obserwatorom oraz uwagi obserwatorów odnotowywane na kartach pomiarowych. W ramach obserwatorów i rejestratorów wystąpili studenci, którzy zostali zaangażowani, stąd - płocczanie. I pragnę tylko zwrócić uwagę, że metodologia badań była tak dobrana, badania trwały pełne dwa miesiące: październik i listopad, że nie ma tu mowy o jakimkolwiek machiawelizmie statystycznym. Wszystkie kursy zostały zbadane. Jeśli były jakieś zakłócenia, były powtarzane. Także nie są to badania, które opierają się na próbie. To były badania pełne. Proszę Państwa, dodatkowo w segmencie linii podmiejskich oprócz

wielkości popytu zbadano strukturę popytu, a więc rodzaj biletów wykorzystywanych przez pasażerów, czyli każdy pasażer linii podmiejskiej był proszony o bilet, o rodzaj uprawnień upoważniającego do przejazdu ulgowego lub bezpłatnych, liczyliśmy także gapowiczów, czyli osoby, które deklarowały, że podróżują bezpłatnie bez stosownych uprawnień. Te osoby oczywiście dopytywaliśmy, czy przypadkiem dla draki w jakiś sposób nie deklarują się jako gapowicze i często weryfikowaliśmy ich pierwszą deklarację. Przychodowość kursów dzięki temu policzyliśmy poszczególnych linii i całej sieci komunikacyjnej linii podmiejskich z uwzględnieniem obsługiwanych jednostek administracyjnych. I to nam wreszcie umożliwiło obliczenie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez operatora ulg ustawowych i wynikających z prawa lokalnego zwolnień z opłat. Proszę Państwa, jak to technicznie wyglądało - w każdym pojeździe obserwatorzy, rejestratorzy i ankieterzy. Przygotowałem informację czym się zajmowali, ale z braku czasu ją pominiemy. Proszę Państwa, wyniki. Na razie sama wielkość popytu, czyli liczba pasażerów. W skali dnia powszedniego - 56.425 osób, z czego aż 74% to [...] klienci linii miejskich dziennych, 26% - pasażerowie linii podmiejskich i zaledwie 1/10, 43 osoby to pasażerowie trzech linii nocnych. Proszę zwrócić uwagę - są to pasażerowie linii podmiejskich, a więc także płocczanie, którzy z tych linii korzystają wewnątrz miasta. Z 5 linii o największych przewozach: 3, 19, 22, 26 i 35 skorzystało łącznie 70% pasażerów linii miejskich dziennych. Tak naprawdę są to najważniejsze linie dla miasta. Proszę Państwa, zarejestrowana w płockiej komunikacji miejskiej przeciętna liczba pasażerów na kilometr w dniu powszednim wyniosła tylko 2,6. Jest rekordowo niska na tle innych miast o podobnej wielkości. Proszę sobie może obrazowo na tę liczbę spojrzeć. 100-miejscowy autobus, nawet 175, jeśli przegubowy i przeciętnie na kilometr 2,6 pasażera. Jest rekordowo niska na tle innych miast o podobnej wielkości. Proszę sobie może obrazowo na tę liczbę spojrzeć. 100-miejscowy autobus, nawet 175, jeśli przegubowy, i przeciętnie na kilometr 2,6 pasażera. Dla porównania tu wstawiłem wyniki z innych miast, w których robiliśmy badania wiosną 2012. Tczew, mniejszy a lepiej - 4,2, Koszalin - 4,5, Słupsk - 5,0. A więc w stosunku do Słupska, który może tutaj wyznaczać taki dobry trend jakości komunikacji miejskiej mamy dwukrotnie mniejszą liczbę pasażerów w przeliczeniu na kilometr. Ten wynik w dużej mierze zdeterminowało słabsze wykorzystanie pojazdów linii podmiejskich - tylko 1,7 pasażera na kilometr, od linii miejskich dziennych, gdzie mamy 3,2. Ale to i tak ciągle mało. Na te linie miejskie miało wpływ bardzo słabe wykorzystanie linii wahadłowych, bo się okazało, że szereg kursów tych linii było bardzo słabo wykorzystanych i wniossek, że jest to silna przesłanka racjonalizacji tras tych linii i ich rozkładów jazdy. Analogiczną analizę przeprowadziliśmy dla soboty i dla niedzieli. Proszę Państwa, podróżujący w mieście i poza miastem. W dniu powszednim, który jest taki najistotniejszy, 87% osób podróżowało wyłącznie w granicach Płocka, poza Płockiem lub poza Płock - 13%. Najwięcej pasażerów wyjeżdżających poza miasto to zaobserwowaliśmy na linii 6 - 74% wszystkich klientów tej linii. Ale też zwracamy uwagę, że połowa pasażerów linii podmiejskich w dniu powszednim skorzystała z tych linii wyłącznie na przejazdach wewnątrzmijskich. Po prostu podjechał autobus linii podmiejskiej, to skorzystano. Taka sama analiza dla soboty i dla niedzieli, i wielkość przewozów w przeciętnym miesiącu, i rozważania na temat wielkości popytu, tym zamknijemy. Proszę Państwa, w skali przeciętnego miesiąca tabela dla linii miejskich, dla linii podmiejskich - popyt ukształtował się na poziomie 1.382.132 pasażerów. Tyle osób policzyliśmy. Miesięczne przewozy w poszczególnych grupach linii były następujące: linie miejskie dzienne - 77%, podmiejskie - 25,3%, linie nocne - 0,1%. Największy udział w przewozach w skali miesiąca uzyskała linia 19, z której usług skorzystało 18% ogółu pasażerów płockiej komunikacji miejskiej, a więc to jest specyficzna marka płockiej komunikacji miejskiej, linia, która generuje niesamowity popyt, z czterech linii miejskich o największych przewozach w skali miesiąca, czyli: 3, 19, 22 i 26 niemal połowa pasażerów płockiej komunikacji miejskiej. Liczba pasażerów na podstawie badań w skali roku - 16,5 mln osób. Proszę Państwa, w skali przeciętnego miesiąca 87,4 wszystkich przejazdów wykonano w płockiej komunikacji miejskiej tylko w granicach miasta Płocka. Na liniach miejskich dziennych: 3, 15, 19, 22, 24, 26 i 35 oraz podmiejskiej 8, co było

zdeteminowane przez miejski odcinek tej linii, udział w przewozach pasażerów był wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej, która była mierzona liczbą wozokilometrów. Najkorzystniej pod tym względem wypadła 19, na której udział w przewozach pasażerów stanowił aż 194% udziałów w pracy eksploatacyjnej. Kolejne pod tym względem liniami były 26 i 3, najmniej natomiast eksploatacyjnie były linie efektywne, na których udział w przewozach pasażerów był przynajmniej o połowę niższy w liczbie wykonywanych kilometrów, a mianowicie linia miejska dzienna 37, dojazd na ul. Targową, na której udział w przewozach pasażerów stanowił połowę udziałów w pracy eksploatacyjnej, i linie podmiejskie: 1, 25, 27, 28 i 12 oraz linie nocne, rekordowo słabo wykorzystane. Zarejestrowana liczba pasażerów korzystających w skali miesiąca stanowi równowartość [...] tylko 8,4 przejazdów przeciętnego mieszkańca obsługiwanego obszaru w skali miesiąca. To jest wartość bardzo niska. Uzyskujemy ją w miastach 50-55 - tysięcznych podczas badań marketingowych. A więc świadczy to o tym, że mamy bardzo wysoką substytucję podróży komunikacją miejską, przejściem pieszym, przejazdem rowerem lub samochodem osobowym. Niestety samochodem osobowym, bo to nawet w świetle końcówki poprzedniej prezentacji przyczynia się do wzrostu hałasu, zanieczyszczenia miasta i kongestii drogowej. Ale z drugiej mamy jednak potencjalne możliwości pozyskania dodatkowych pasażerów, jeżeli uatrakcyjnimy ofertę komunikacji miejskiej w celu pobudzenia popytu na usługi. I kluczowe znaczenie ma w tym zakresie segment dotyczący miasta Płocka. Proszę Państwa, wykorzystanie pojazdów w poszczególnych porach godzinowych. Największe przewozy - 26% w dniu powszednim przypadło na porę 14<sup>00</sup>-17<sup>00</sup>, potem druga z kolei pora 5<sup>00</sup>-8<sup>00</sup> - 23%, i to jest wyniki diametralnie różny od innych miast tej wielkości, gdzie tak naprawdę w miastach typu Słupsk, Koszalin czy Gorzów Wielkopolski to ta pierwsza pora stanowi połowę pory następnej, czyli 8<sup>00</sup>-11<sup>00</sup>, 11<sup>00</sup>-14<sup>00</sup>, w której intensywniej korzysta się z komunikacji miejskiej w celach niezwiązanych z dojazdami do miejsc pracy i nauki. Zwraca też uwagę, proszę Państwa, że po godz. 17<sup>00</sup> wystąpiło totalne załamanie popytu - 3 razy mniej pasażerów niż w porze od 14<sup>00</sup> do 17<sup>00</sup>. Po godz. 20<sup>00</sup> margines i kursy nocne bardzo słabo wykorzystane. Uwypuklenie szczytów przewozowych miało o wiele większe znaczenie w grupie linii podmiejskich, na których najwięcej pasażerów korzystało w szczytach. Tam po prostu dojazd jest jednokierunkowy - rano do Płocka, po południu z Płocka, i to niesamowicie wpływa na sposób obsługi komunikacyjnej, ponieważ te pojazdy w godzinach międzyszczytowych są wolne. Ja tu sobie pozwolę pominąć dalsze rozważania na temat soboty i niedzieli. Proszę Państwa, wykorzystanie pojazdów - przeciętnie 2,6. Określiiliśmy pojemności graniczne dla poszczególnych typów pojazdów. Stan przekroczenia zdolności przewozowej wynika z dokumentów. Stan ścisłu przyjęliśmy na poziomie 75% wykorzystania zdolności przewozowej. I stan niebezpiecznego przekroczenia zdolności przewozowej, skutkującego potencjalnym ryzykiem katastrofy na poziomie 116%, minimum 116% nominalnej zdolności przewozowej. I cóż się okazało - w całej sieci komunikacyjnej wystąpiło bardzo niewiele takich przypadków. Te przypadki [...] to minibus, który obsługiwał linie 23 i 4, wjeżdżał w mieście po dużej przerwie po innych pojazdach obsługujących linie miejskie, wsiadało do niego kilkunastu pasażerów i mieliśmy przeciążenie. Proszę Państwa, w świetle danych z wielkości popytu, optymalnym pod względem pojemności pasażerskiej autobusem do większości wielkości linii jest autobus standardowy, który zabiera około 100 pasażerów. Na linii 19 oraz wybranych kursach linii miejskich dziennych 3, 7, 26, 33 i 35 oraz części podmiejskich w dzisiejszym rozkładzie jazdy, aby wyeliminować ścisł, zasadna byłaby eksploatacja autobusów przegubowych. Ja jednak proponuję inne rozwiązanie. Alternatywą dla zwiększania liczby autobusów przegubowych w ruchu jest pełna synchronizacja rozkładów jazdy wszystkich linii w całej sieci komunikacyjnej, wprowadzająca stałe takty częstotliwości pomiędzy odjazdami pojazdów różnych linii we wspólnie obsługiwanych kierunkach i w rezultacie uśredniająca wypełnienia pojazdów w poszczególnych kursach. Badaliśmy maksymalne wypełnienia na poszczególnych liniach. I proszę Państwa - przepraszam za to straszne tempo powodujące pewne być może przejęzyczenia, ale staram się maksymalnie zmieścić się w nałożonym mi czasie - przechodzimy do wielkości popytu w skali poszczególnych

jednostek administracyjnych. Liczba pasażerów korzystająca komunikacji miejskiej w poszczególnych gminach - w skali przeciętnego miesiąca z linii podmiejskich komunikacji miejskiej w Płocku, bo tu mówimy już o liniach podmiejskich, skorzystało 345 tys. pasażerów. Z uwzględnieniem Miasta Płocka korzystało 95% łącznej liczby pasażerów. Liczba pasażerów korzystających w gminach ościennych mocno się wahała - od 7,5 tys. w Gminie Nowy Duninów do 116 tys. w Gminie Stara Biała. Proszę Państwa, jaka była struktura tych pasażerów. Bilety ulgowe zdecydowanie dominują - 44%, bilety normalne - 34,6%, przejazdy bezpłatne, uprawnieni 16,7% i gapowicze niespełna 5%. Bardzo niski udział gapowiczów, proszę Państwa. W Gdyni, w której mam przyjemność pracować zawodowo, mimo zaangażowania znaczących środków na wspólne patrole z policją, nie możemy zejść poniżej 11%, przy bardzo takiej drapieżnej kontroli biletów, napastliwej wręcz, w Gdańsku jest to około 15%. A więc tutaj te 5% nie powinno Państwa specjalnie martwić. Proszę Państwa, bardzo niekorzystna struktura pasażerów linii podmiejskich dla operatora, dlatego że 65% tych pasażerów to osoby podróżujące na podstawie biletów ulgowych lub nieodpłatnie. Najczęściej, proszę Państwa, identyfikowano osoby w segmencie osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, które ukończyły 70 lat. Na liniach podmiejskich była to ponad połowa wszystkich pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych. Drugą znaczącą pod względem liczebności grupą osób uprawnioną do przejazdów bezpłatnych byli zasłużeni honorowi dawcy krwi, stanowiący 18,4% wszystkich pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych. Powiem szczerze, że jest to płocki ewenement. W żadnym z innych miast udział tej grupy społecznej nie przekroczył 6%, a więc widać że w Płocku dość łatwo zostać krwiodawcą i uzyskać prawo do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską. Struktura pasażerów w różnych gminach także była odmienna. I teraz, proszę Państwa, bardzo niekorzystnie ukształtowały się proporcje pomiędzy pasażerami podróżującymi na podstawie biletów jednorazowych i okresowych. W przeciętnym miesiącu na podstawie biletów okresowych podróżowało 32% pasażerów. W literaturze branżowej zakłada się, że najlepsze efekty przychodowe osiąga się wtedy, gdy przy proporcjach cen biletów jednorazowych jednoprzejazdowych i sieciowych biletów miesięcznych 1:31:35 proporcja liczby przejazdów na podstawie biletów jednoprzejazdowych i okresowych oscyluje wokół 1:1. I teraz, proszę Państwa, rzecz najważniejsza - ocena ekonomiczna w przekroju całej sieci linii podmiejskich. Przez to, że badaliśmy przychodowość, czyli każdego pasażera prosiliśmy o bilet, byliśmy w stanie policzyć przychodowość każdego kursu. Wyliczyliśmy przychody ze sprzedaży usług i na podstawie tych wyliczeń okazało się, że w przeliczeniu na 1 wozokilometr i 1 pasażera w skali przeciętnego miesiąca linie komunikacji miejskiej Płock podmiejskie wygenerowały przychody jednostkowe w wysokości 2,02 i 1,27 zł. Bardzo niskie. Łączny poziom deficytu finansowego linii podmiejskich wyniósł w przeciętnym miesiącu 806 tys. zł. Czyli to jest kwota, której brakuje do pokrycia pełni kosztów obsługi tych linii przychodami. Nie jest tu jeszcze uwzględniona dopłata ze strony gmin ościennych. Ona będzie za chwilę w następnych tabelach. Przeciętny poziom odpłatności linii podmiejskich - w dniu powszednim 37%, w sobotę 30%, w niedzielę - 20%, przeciętny miesiąc determinowany przez największą ofertę w dniu powszednim - 35%. I teraz, proszę Państwa, tabela - porównanie wyników ekonomiczno - finansowych linii podmiejskich płockiej Komunikacji Miejskiej w przekroju poszczególnych jednostek, dane z jesieni 2011. Ja tą tabelę skomentuję w zestawie z tym co gminy dopłacają. Proszę Państwa, Miasto Płock. Linie podmiejskie na terenie Miasta Płocka - 47% wskaźnik odpłatności, deficyt, czyli utrzymanie tych linii na terenie miasta to 350 tys. zł, koszty minus przychody. W Gminie Bielsk deficyt finansowy 26 tys. zł. W Gminie Brudzeń Duży - 50 tys. zł. W Gminie Gąbin - 17 tys. zł. W Gminie Gozdowo - 29 tys. zł. W Gminie Nowy Duninów - 14 tys. zł. Gmina Radzanowo niespełna 9 tys. zł. I dwie największe, najintensywniej obsługiwane gminy: Słupno - 100 tys. zł i Gmina Stara Biała - 214 tys. zł. Zwracam uwagę także na wskaźnik odpłatności, czyli procent pokrycia kosztów przychodami, który jest zdecydowanie niższy w tych gminach ościennych niż w Mieście Płocku na liniach podmiejskich, bo proszę spojrzeć, że nawet w Gminie Gozdowo sięga raptem 13%. Gminy dopłacają. I teraz, jeżeli zestawimy, ja mam to w nowej wersji



prezentacji, która niestety nie mogła być już dzisiaj wgrana, kwotę dopłaty z budżetu gminy miesięczną, ze stycznia tego roku, czyli sytuacja ustabilizowana od stycznia. I teraz ile brakuje. Gmina Bielsk - brakuje 11%, 2.800 zł mniej więcej, więc podwyżka tu załatwi sprawę. Gmina Brudzeń Duży - brakuje 1/3, 17.000 zł. Gmina Gąbin - brakuje 650 zł, czyli 4%. To bardzo niewiele. Praktycznie można powiedzieć, że ta gmina się bilansuje. Gmina Gozdowo - brakuje 12,5 tys. zł, 44%. Gmina Nowy Duninów - brakuje 7%, 1.000 zł. Gmina Radzanowo - brakuje 5 tys. zł - 58 %. I te najintensywniej oddziałujące gminy: Gmina Słupno - brakuje do pokrycia dopłatą gminy pełnego deficytu 45,5 tys. zł i dokładnie tyle procent 45,4%, i Gmina Stara Biała brakuje 77 tys. zł - 36% tej dopłaty. Proszę Państwa, policzyliśmy także kwoty refundacji, bo jest taka ostatnio tendencja, żeby odstępować od obliczania deficytu na rzecz refundowania przez gminy ościenne utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg lub zwolnień z opłat. I odkryliśmy, proszę Państwa, że te kwoty refundacji są o wiele niższe na wszystkich obszarach, niż kwoty deficytu. Z czego to wynika - nie z wysokich kosztów obsługi, bo kalkulowana stawka wozokilometra podana przez spółkę była, powiem szczerze, niepokojąco niska, bo ponad 1,20 zł na km niższa od obowiązującej w tym samym czasie w miastach innej wielkości w kraju, ale ze zbyt małej liczby pasażerów na tych liniach podmiejskich i bardzo długich tras. A więc gdybyśmy doszli do sytuacji takiej, że chcielibyśmy deficyt zamienić na refundację, to i tak nadal te wszystkie linie byłyby skrajnie deficytowe dla operatora. Deficyt w stosunku do refundacji. Czyli proszę zobaczyć, że deficyt jest 2,5 raza wyższy od refundacji z tytułu honorowania ulg i zwolnień z opłat. Przyjrzelśmy się poszczególnym grupom społecznym, które generują refundację. Ja to pominię ze względu na brak czasu i przejdę, proszę Państwa, do koncepcji optymalizacji sieci komunikacyjnej, bo każda z tych części opracowania tak na dobrą sprawę się na jedną głęboką prezentację nadaje. I teraz na podstawie diagnozy, czyli wyników badań marketingowych zaproponowaliśmy pewną koncepcję optymalizacji eksploatacyjnej całej sieci. Zacznę od takiego wstępu, że wyniki prowadzonych w różnych miastach badań hierarchizacji postulatów przewozowych wskazują, że najważniejszymi postulatami są: bezpośredniość, punktualność, dostępność i częstotliwość. Tylko w Wielkiej Brytanii dość wysoką rangę odgrywa postulat kosztów. U nas praktycznie ten koszt w żadnym z miast w Polsce nie wystąpił jako statystycznie ważny. Jest w rankingu 10 postulatów na miejscu 7, 8. W Płocku takich badań nie prowadziliśmy. Są to badania bardzo kosztowne, prowadzone w gospodarstwach domowych. Punktualność i częstotliwość determinują czas oczekiwania, który jako składnik czasu podróży ma największą wartość w ocenie pasażerów. Bezpośredniość to jest w tej chwili postulat, który się pojawia na pierwszym miejscu we wszystkich rankingach. Pozwala na uniknięcie konieczności przesiadania się i związanej z tym utraty czasu. Jeśli oferujemy połączenia bezpośrednio, mamy popyt. Tylko w miastach bardzo dużych, w których opłaca się na przykład zejść pod ziemię do metra i w ten sposób przejechać szybciej, albo na ziemi mamy na tyle intensywne restrykcje w stosunku do samochodów osobowych, że opłaca się przejechać autobusem lub tramwajem, bezpośredniość nie ma takiej rangi. I dostępność przestrzenna, która determinuje [...] czas dojścia do przystanku stanowiący także istotny element czasu podróży. Poszukując właściwej dla Płocka wartości podstawowych parametrów eksploatacyjnych i ekonomicznych, które by miały charakteryzować konstruowany nowy układ sieci komunikacji miejskiej, powinniśmy przeanalizować wszystkie inne miasta tej wielkości w kraju, żeby ustalić jakąś graniczną wartość standardu, czy liczba pojazdów w ruchu, liczbę kilometrów. Nie zrobiliśmy tego, ponieważ te warunki z góry zostały już przyjęte. Były one następujące: niezwiększanie maksymalnej liczby pojazdów w ruchu, czyli tych 90, przy postulowanym nawet jej zmniejszeniu o kilka pojazdów, nieznaczne ograniczenie, najlepiej około 6% liczby wozokilometrów wykonywanych w skali miesiąca w całej sieci, i proszę Państwa - reorientację przestrzenną podaży, czyli doprowadzenie do sytuacji, w której zintensyfikujemy obszarów miasta o gęstej zabudowie wielorodzinnej kosztem obszarów peryferyjnych i terenów podmiejskich, które charakteryzują się skrajną deficytowością świadczonych usług przewozowych. Liczba pasażerów płockiej komunikacji

miejskiej w świetle badań marketingowych uznana została za niesatysfakcjonującą. Dlatego stanowiło to asumpt do opracowania zupełnie nowej siatki połączeń. W procesie optymalizacji komunikacji miejskiej najważniejsza jest konieczność pełnej synchronizacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacyjnej. To jest taki dosyć trudny akapit, ale kluczowy. Proszę Państwa, polega to na odejściu od opracowania rozkładu jazdy w odniesieniu do jednej linii lub zadania komunikacyjnego przeznaczonego do obsługi jednym pojazdem, na rzecz układania rozkładów jazdy jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej lub w większych miastach jej powiązanych fragmentów. W rozkładzie jazdy, który oparty jest na częstotliwości modułowej, czyli wszystkie linie funkcjonują w całym mieście z identyczną lub wielokrotną częstotliwością, rozkład jazdy układa się jak gdyby od środka trasy na podstawie zależności między liniami na najważniejszych przystankach węzłowych. Jak to można uzyskać. Trzeba skupić trasy wszystkich linii obsługujących wspólnie dany kierunek w wiązki o jednolitym przebiegu przez obszary generujące największy popyt, przeprowadzić kategoryzację linii, czyli przyporządkować każdą z linii do jednej z kategorii względem obowiązującej w danej porze częstotliwości modułowej. I generalnie wyróżnia się cztery kategorie linii: priorytetowe, częstotliwość podwojona w stosunku do modułowej, podstawowe, uzupełniające i autonomiczne, które funkcjonują niezależnie. I, proszę Państwa, na podstawie badań marketingowych zaproponowaliśmy w wariantcie inauguracyjnym, czyli w momencie wprowadzenia tych zmian, następujące przedziały częstotliwości modułowej – w szczytach na liniach pierwszej kategorii – 15 minut, między szczytami – co 20 minut, wieczór – co 30 w dniu powszednim, dwa razy rzadziej na liniach drugiej kategorii, linie trzeciej kategorii skoordynowane, ale już troszeczkę w innym cyklu – 60 minut dominująca częstotliwość, sobota i niedziela odpowiednio 30 i 60. I teraz kategoryzacja poszczególnych linii. Trzy linie priorytetowe, czyli co te 15 minut rytmicznie w pełni skoordynowane: 3, 19, 22, dziewięć linii podstawowych, siedem typowo miejskich i dwie wahadłowe, trzy linie uzupełniające i dwadzieścia dwie linie zindywidualizowane, w tym wszystkie linie podmiejskie. Aby osiągnąć efekt zaproponowaliśmy pewne zmiany. Nie zmieniliśmy tras linii jedynie: 1, 6, 9, 19, 22, 33, 35 i 37. Zaproponowaliśmy likwidację linii 29 i 34 oraz dwóch linii nocnych, linię nocną 101 wzorem tendencji w kraju przenieść na N1, oraz otworzyliśmy [...] trzy nowe linie: 0, 14 i A - linię pospieszną, natomiast linie: 4, 10, 13 i 15 zaproponowaliśmy do uruchomienia na zupełnie nowych trasach. Ponadto udostępniono pasażerom dotychczasowe przejazdy techniczne pojazdów pomiędzy pętlami, nadając im oznaczenie liniowe odrębne. Na przykład autobusy, które przejeżdżają rano z Orłenu do szpitala na Winiarach [...] od Politechniki włączać z oznaczeniem 38. I teraz przygotowałem dla Państwa mapki poszczególnych tras linii. Niestety ze względów technicznych nie jestem w stanie się tutaj podłączyć z komputerem. Mogę omówić zmiany tras na poszczególnych liniach, jeśli jest to sfera, w którą Państwo radni chcą wchodzić tak głęboko. Jedziemy dalej, tak? (Pan Artur Jaroszewski Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Odpuszczam te 30 minut, także spokojnie może Pan, z uwagi na ciekawość prezentacji, rozszerzyć materiał.”) Znaczący ja nie będę trasy każdej z linii opowiadać Państwu, bo stracilibyśmy na to kolejne 60 minut. Ale proszę Państwa, największym problemem chyba, to osiedle Kochanowskiego, w komunikacji miejskiej, dlatego że z ul. Mickiewicza mieliśmy tylko jedną linię wahadłową i dwie szcążkowo funkcjonujące linie podmiejskie. Mieszkańcy powszechnie podczas badań marketingowych sygnalizowali konieczność uruchomienia tam komunikacji miejskiej z prawdziwego zdarzenia. Ponieważ cały czas jesteśmy w rytmie matematycznych następstw czasowych poszczególnych linii, zaproponowaliśmy dwie przeciwbieżne linie okrężne: 0 ze szpitala na Winiarach poprzez Medyczną, Dobrzyńską, Mościckiego, Miodową, Tysiąclecia, Bielską, Kolegialną, Kilińskiego, Piłsudskiego, Dworcową i dalej przez Stare Miasto i dalej przez osiedle Tysiąclecia do szpitala Winiary, i przeciwbieżną w stosunku do niej 10, obydwie kursujące co 30 minut, oraz nową linię nr 14, która, ja tak będę osiedlami może, połączy szpital na Winiarach z Podolszycami, także poprzez ul. Mickiewicza, zapewniając połączenie ze szpitalem z rejonu osiedla Kochanowskiego co 15 minut na przemian z 0 i 10, z Podolszycami co pół

godziny. I, proszę Państwa, w ten sposób także komunikujemy dobrze dworzec kolejowy ze Starym Miastem i osiedle Kochanowskiego ze Starym Miastem. Wracamy do poszczególnych linii. Co do linii podmiejskich zasada, że skoro są to linie dedykowane obsłudze gmin, skracamy je do dworca na Jachowicza, przy czym autobusy wyjeżdżające w kierunku Gminy Słupno zawracają przy Bielskiej, żeby złapać kluczowy przystanek integracyjny przy Petropolu. To jest coś co denerwowało dzisiaj pasażerów, że z dworca wyjeżdża autobus linii podmiejskiej, jedzie przez Podolszyce, a nie jest w ich zasięgu, ponieważ stoją na przystanku linii miejskich. Z tego powodu, że autobusy linii podmiejskich obsługujące Słupno są bardzo słabo wykorzystane, a gmina płaci tylko za swoje kilometry, zdecydowaliśmy się na wprowadzenie tras wszystkich linii podmiejskich na Podolszyce Południowe. Ponieważ ta 14 – nowa linia, plus zintensyfikowana obsługa innymi liniami obejmuje Podolszyce Północ, a na Południu zostało tylko 22, to trasy linii: 12, 25, 27, 28 i 30, które są dedykowane Gminie Słupno, skierowaliśmy na Podolszyce Południowe. Proszę Państwa, Radziwie. Na Radziwiu zastosowaliśmy rozwiązanie, które polega na zintegrowanej obsłudze całego osiedla, czyli od ul. Cichej poprzez Kościelną, Kolejową, Popłacińską i Portową do mostu im. Legionów Piłsudskiego, wszystkie trasy linii ze skoordynowaną częstotliwością. Radziwie obsługuje w naszej koncepcji 2 do szpitala na Winiarach, z drugiej strony, proszę zwrócić uwagę, przedłużona przez Trasę Popiełuszki, most Solidarności, do Podolszyc, głównie z myślą o działkowcach z ul. Dobrzykowskiej, którzy dzisiaj muszą objeżdżać całe miasto, aby dotrzeć do swoich ogrodów działkowych. Drugą linią obsługującą Radziwie jest 7 na obecnej trasie z Kostrogaju do Ciechomic, tylko z tą zmianą trasy, i z objęciem wraz z linią 2 wspólnego odcinka na osiedlu Tysiąclecia, czyli Gwardii Ludowej, 7 czerwca 1991, Łukasiewicza i Tysiąclecia. I proszę zwrócić uwagę, że 2 została wprowadzona do centrum miasta, czyli ciąg ul. Kwiatka, Kolegialnej i z powrotem ul. Sienkiewicza. Zasada jest taka, że pasażer, który chce korzystać z komunikacji miejskiej w jakimś kierunku, ma zintegrowane przystanki. Jeśli ktoś chce jechać na Radziwie, korzysta z przystanków przy Kwiatka i Kolegialnej i oferujemy mu kilka linii funkcjonujących z identyczną częstotliwością, ze skoordynowanymi rozkładami jazdy. Czyli jeżeli co 30 minut 2, a co 30 minut 7, co 15 minut 13, do Cichej z Jachowicza, wybrane kursy do Kutnowskiej, to w godzinach szczytu pasażer nie czeka dłużej niż 7 - 8 minut. Jest to system, który jako jedyny może spowodować pobudzenie popytu na usługi komunikacji miejskiej. Bardzo istotna zmiana, którą Państwo już tu pewnie dostrzegają, to 3. 3 to druga pod względem wykorzystania linia Komunikacji Miejskiej w Płocku, charakteryzująca się niesamowitymi dysproporcjami w wykorzystaniu. Do przystanku przy Petropolu od strony Podolszyc wykorzystana bardzo dobrze i kompletnie pusta do Kostrogaju, zwłaszcza w porach, kiedy tam już zakłady przemysłowe nie funkcjonują. I to nam dało asumpt do tego, aby 3 przedłużyć aż do szpitala na Winiarach. Dzięki temu uzyskaliśmy częstotliwość 5-minutową praktycznie na większości głównych ciągów komunikacyjnych miasta. I teraz – do czego ten bilet sieciowy, proszę Państwa. Jeżeli dzisiaj pasażer korzysta z biletu liniowego na poszczególną linię, to spółka poddana jest presji obsługiwaną, przepraszam że to powiem wprost, może nie na bardzo dobrym poziomie poszczególnych linii, tylko zapewniania jako takiej dostatecznej oferty na każdej linii, ponieważ pasażer widząc autobus linii nr 3 nie wsiądzie do niego, jeśli ma bilet na 19, bo wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowej opłaty. Proszę mi wierzyć, to co nasi ankieterzy słyszeli na temat biletów trasowanych, praktycznie w każdym pojeździe mieszkańcy mieli pretensje, dlaczego bilet nie obowiązuje na przykład na daną trasę, a najlepiej na całą sieć linii komunikacyjnych, bo w efekcie nie kupujemy biletów miesięcznych, nie opłaca się. I rzeczywiście chociażby ta skala użytkowania biletów okresowych na liniach podmiejskich i zbadana przez nas skala użytkowania biletów okresowych na podstawie raportów sprzedaży, jest w Płocku bardzo, bardzo niska. 4 i 24 to linie dedykowane obsłudze cmentarza komunalnego, zintegrowane swoją trasą co 60 minut, co pół godziny kurs, tak poprowadzone przez Płock, że praktycznie obejmują wszystkie większe osiedla. Dzisiaj do cmentarza komunalnego zapewniają dojazd różne linie. różnymi trasami. I tutaj już praktycznie od wyjazdu ze śródmieścia ta sama trasa wszystkich linii do

cmentarza, czyli jak gdyby w drugą stronę patrząc od Łukasiewicza, al. Kobylińskiego, Dobrzyńska, rondo Grabskich, Gałczyńskiego, Batalionów Chłopskich, Gwardii Ludowej i przez przemysłowy Kostrogaj. 10 już w zasadzie omówiona została, 14 – nowa linia także, 15, która w tym momencie nam obejmuje ul. Otolińską w zamian za 20. I proszę Państwa, bardzo duża zmiana dotyczy linii 20. To jest linia, która jest słabo wykorzystana dzisiaj. Do ul. Lachmana bardzo niewielu pasażerów z niej korzysta. Spółka na podstawie wyników badań we własnym zakresie zmniejszyła częstotliwość z kilkunastu minut do pół godziny. To się stało już w tej chwili od 1 lipca, czy 1 czerwca. Natomiast my proponujemy, aby linię 20 zintegrować trasą z linią 26, wydłużając ją do Poloszyce poprzez objazd całego osiedla Podoszyce Północ, powrót Czwartaków i dalej Podoszyce Południe. Wraz z linią 26 autobusy linii 20 stanowią pewną parę, która się rozdzielać będzie dopiero w rejonie ul. Łukasiewicza. Czyli do szpitala 26 co pół godziny, do Kostrogaju 20, na wspólnym odcinku całej trasy dworzec kolejowy co 15 minut. I proszę zobaczyć jak intensyfikujemy obsługę centrum i rejonu dworca kolejowego, bo 0, 10 plus 20 i 26. Linia 24 to linia, którą już troszkę zasygnalizowałem. Proszę Państwa, ja nie chcę omawiać każdej trasy linii, bo można byłoby dużo czasu na ten temat stracić i można byłoby się też podłączyć z mapką, to byłoby lepiej widać. Zaproponowaliśmy pewną reorganizację wahań likwidując niepotrzebne kursy. Spółka już jak gdyby wychodząc naprzeciw, to wdrożyła i to już zafunkcjonowało, nie czekając na całą koncepcję. I teraz uzupełnienie oferty, dwie bardzo ciekawe linie. Linia 44 to przedłużona w sezonie letnim 14, która zamiast kończyć się przy szpitalu przez Sobótkę dociera do dotychczasowej pętli linii 11 w „Cholercie”, a więc mamy praktycznie połączenie z plażą całego Płocka przy dodaniu do obsługi linii całego autobusu. I linia A. Proszę Państwa, wyszliśmy z założenia, że trzeba trochę powalczyć o tego pracownika Orlenu, który posiada własny samochód i korkuje miasto, i w naszej autorskiej propozycji był zapis, żeby na linii A posiadacz ważnego dowodu rejestracyjnego zwolnić z opłaty za linię pospieszną. Ta linia A to tak naprawdę 8 kursów w skali doby, więc nie jest to coś, co zrujnuje finanse spółki, a niesamowicie pozwoliłoby zarysować pewną politykę miasta w stosunku do osób dojeżdżających do pracy samochodem. Co się dzieje w Płocku o godz. 14<sup>20</sup>, kiedy pracownicy Orlenu wracają samochodami, nie muszą Państwu mówić. To jest pora największej kongestii drogowej. I to też jest sytuacja specyficzna, bo w innych miastach ta kongestia się pojawia dopiero od 15<sup>30</sup>. Kongestia – zator drogowy. Proszę Państwa, linia A, szybki przejazd z Podoszyce do Orlenu. Proszę Państwa, w tym opracowaniu przyjęliśmy, że trasy linii podmiejskich w dość niewielkim stopniu są poddane racjonalizacji. Zasugerowaliśmy jedynie likwidację skrajnie niewykorzystanych połączeń. To wszystko zależy od tego, czy gminy zdecydują się partycypować we właściwej wysokości w kosztach utrzymania tych linii. Proszę Państwa, ta koncepcja zmienia strukturę podaży usług. Więcej kursów wykonywanych będzie na liniach miejskich w granicach administracyjnych Miasta Płocka kosztem gmin ościennych i w porach od 6<sup>30</sup> do 18<sup>30</sup> kosztem tych godzin wczesnoporannych i późnowieczornych. Przesunięcie części podaży z tras pozamiejskich i skrajnych godzin dnia charakteryzujących się wysokimi prędkościami komunikacyjnymi na trasy wewnątrzmięjskie i godziny w środku dnia wywoła spadek liczby realizowanych wozokilometrów. Proszę Państwa, i to już w zasadzie koniec prezentacji. Natomiast ja pozwoliłem sobie tytułem uzupełnienia [...] uzmysłowić Państwu pewien problem, który stoi przed Miastem Płock. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, która weszła w życie z dniem 1 marca 2011 roku do końca 2016 roku przedłużyła obowiązywanie obecnego systemu refundacji ulg, który obowiązuje w drogowych przewozach osób. Przewoźnicy regionalni mogą otrzymywać refundacje udzielanych ulg ustawowych z budżetu państwa, ograniczają więc na swoich liniach zakres uprawnień do ulg tylko do wynikającego z tych ustaw i nie stosują uprawnień do przejazdów bezpłatnych w ogóle. System ten silnie preferuje w przewozach podmiejskich połączenia, które nie mają statusu linii komunikacji miejskiej, w której ta refundacja ulg nie przysługuje. W rezultacie przewoźnicy regionalni stają się atrakcyjniejsi finansowo dla gmin podmiejskich niż komunikacja miejska, bo na przykład do każdego sprzedanego biletu miesięcznego dla ucznia otrzymują 49% refundacji z budżetu państwa za

pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego. I właśnie dlatego płocki PKS i inni przewoźnicy tak silnie konkurują z Komunikacją Miejską, bo osiągają w swojej strukturze przychodów około 1/3 środków z budżetu państwa, których my nie jesteśmy w stanie jako Komunikacja Miejska osiągnąć. Co pozostaje. Komunikacji miejskiej pozostają osoby uprawnione do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. [...] Dzisiaj dysponując danymi o daleko idącej deficytowości sieci linii podmiejskich trzeba podjąć decyzję strategiczną, która dotyczy kształtu przyszłej sieci komunikacyjnej, a mianowicie czy dążyć do utrzymania sieci linii podmiejskich pośrednio dopłacając do ich funkcjonowania z budżetu miasta Płocka, tak jak to było do tej pory, w celu zapewnienia własnej spółce odpowiedniej skali działania, bo jeśli duża skala działania, to mamy niski poziom kosztów jednostkowych, jeśli skala działania mniejsza, siłą rzeczy koszt jednostkowy wzrośnie, czy też dążyć do zrównoważenia ekonomiczno - finansowego segmentu linii podmiejskich, podwyżki cen, ewolucyjna racjonalizacja oferty przewozowej, co w świetle przedstawionych uwarunkowań prawdopodobnie doprowadzi do likwidacji większości z tych linii, bo już dzisiaj Gmina Słupno zleciła dwie linie PKS-owi, który jest w stanie niższą cenę zaoferować licząc na dotacje z Urzędu Marszałkowskiego. W przypadku decyzji o rezygnacji z linii podmiejskich konieczny jest wybór jednego z dwóch scenariuszy. Ja może jeszcze się odniosę do tego poprzedniego pytania. Ja proszę Państwa uważam, że należy dążyć do zrównoważenia ekonomiczno - finansowego tego segmentu linii. Temu ma służyć Państwa uchwała taryfowa. Temu mają służyć obniżki wielkości oferty przewozowej w rozkładach jazdy i daleko idąca racjonalizacja tej oferty. I jeśli nawet pewne gminy się wycofają, to nastąpi to w sposób ewolucyjny. Spółka będzie miała czas, aby się do tego dopasować bez załamania firmy. [...] W przypadku decyzji, gdyby jednak taką decyzję podjęto o rezygnacji z segmentu linii podmiejskich, na przykład na skutek bardzo korzystnej oferty finansowej ze strony innego podmiotu dla tych gmin, konieczny jest wybór jednego z dwóch scenariuszy możliwych działań. Po pierwsze - ogólnie zmniejszenie zakresu obsługi sieci komunikacyjnej. Silne ograniczenie skali działalności przewozowej spółki spotęguje mający obecnie miejsce wzrost kosztów jednostkowych. Ten wzrost kosztów związany jest z jednej strony z czynnikami zewnętrznymi, czyli: akcyza na paliwo, wzrost cen paliwa, inflacja, ale także i związany jest z poprawą standardu wyposażenia taboru i postępem technicznym. Nie ma się co oszukiwać, że wprowadzanie nowoczesnych, wyposażonych w klimatyzację autobusów niskopodłogowych zamiast blisko 20-letnich średniopodłogowych Jelczy o wartości złomu wiąże się z wyższymi kosztami eksploatacji. Ale, proszę Państwa, nie ma innej drogi. W naszych samochodach osobowych mamy klimatyzację, oczekujemy jej w autobusach miejskich. W miastach, w których autobusy wysokopodłogowe są mniejszością ja obserwuję, że pasażerowie do nich nie wsiadają. Wolą czekać kilka minut na pojazd realizowany przez autobus nowoczesny niskopodłogowy. W rezultacie utrzymanie przewozów miejskich na obecnym poziomie skutkować będzie koniecznością wzrostu dopłaty z budżetu miasta. Można byłoby tylko uniknąć tego w sytuacji daleko idących cięć w ofercie przewozowej także i na ofercie miasta, bo skoro skoczy koszt jednostkowy to aby zmieścić się w poziomie kosztów ogółem ten wzrost musimy zrekompensować niższą liczbą wozokilometrów. I wreszcie wariant drugi ku któremu bym się przychylił w takiej sytuacji - zintensyfikowanie zakresu obsługi komunikacyjnej miasta. Skalę działania spółki można zachować przenosząc część kilometrów i wykonującego je taboru z linii podmiejskich na nowe kursy miejskie, poprawiając przy tym diametralnie jakość komunikacji miejskiej w Płocku, jednak z pozyskaniem dodatkowych środków z budżetu miasta. Bo przecież nie pobudzimy dodatkowego popytu od razu, a na pewno nie w takiej wysokości, w jakiej będzie to się wiązać z kosztami obsługi. I to tyle. Ja bardzo przepraszam za ten szalony skrót i proszę o wybaczenie za przekroczenie czasu."

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dziękuję bardzo. 60 minut, więc zakładam, że to było zgodnie z Pana pierwotnym planem, ale na tyle ciekawy materiał, że nie chciałem Panu przerywać.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Dziękuję bardzo za przedstawiony materiał. Szczerze mówiąc dosyć długo na niego czekaliśmy, bo władze Spółki niestety nam uniemożliwiały zapoznanie się z tym materiałem. Chciałabym wiedzieć dokładnie, kiedy ten materiał powstał. To jest pierwsza rzecz. Muszę przyznać, że jestem pod wrażeniem, że zrobiliście Państwo to dosyć rzetelnie, jeśli chodzi o analizę opłacalności poszczególnych linii. Nie wiem, czy rzeczywiście Państwo objęliście całą grupę pasażerów, bo jakby to chyba jest nie do końca możliwe, ale prezentowane przez Państwa rzeczywiście wielkości jakby odzwierciedlają założmy gdzieś 80% tego, co w rzeczywistości jest. I to tyle, jeśli chodzi o pochwały. Taka drobna, nie wiem czy Pan nie miał świadomości, kiedy Pan będzie prezentował ten materiał, dlatego że na stronie tytułowej jest 28 czerwca 2012 roku. Dzisiaj mamy 26. To taka drobna korekta. I teraz tak, przejdę już do szczegółów. Może powiem troszeczkę historii. W ubiegłym roku, dokładnie rok temu w czerwcu, również na tej sali, Pan Prezes Komunikacji Miejskiej prezentował nam, to był prawdopodobnie materiał opracowany w dużej części przez pracowników Komunikacji Miejskiej, nową organizację linii autobusowych w Mieście Płocku. Preferował wówczas system przesiadkowy, niestety, szczególnie w kontekście nawet linii podmiejskich, które na przykład dojeżdżają z Gminy Słupno, zatrzymywały się na osiedlu Podolszyce, i tam pasażerowie musieliby się przesiadać już do innego autobusu. Pan dosyć dobrze skwitował to mówiąc, że jest to jeden z podstawowych postulatów mieszkańców – ta bezpośredniość, że oni nie preferują właśnie przesiadania się, tylko wsiąść do docelowego autobusu i dojechać do miejsca swojego przeznaczenia. I to staraliśmy się jakby wtedy rok przekazać Panu Prezesowi i cieszę się, że Państwo jakby chyba już doszliście do tego wniosku pod wpływem firmy, która to opracowała, że jednak system przesiadkowy jest chyba najgorszym, który mógłby w naszym mieście zaistnieć. Druga rzecz – ci gapowicze. To również jest mylne przeświadczenie Pana Prezesa wcześniejsze, które było prezentowane nawet na łamach naszych lokalnych mediów, wprowadzając nawet wsiadanie tylko i wyłącznie pierwszymi drzwiami do autobusu, co też pozwoliłam sobie skrytykować, dlatego że w tym momencie ucierpią na tym ci uczciwi pasażerowie, którzy rzetelnie płacą za przejazdy. Natomiast to co Pan przedstawił, że tak naprawdę w ogóle pasażerów grupa gapowiczów to jest naprawdę znikoma ilość 4,6%, tak naprawdę wyszłoby na to, że karzemy 96% pasażerów za te 4% gapowiczów. I dobrze, że Pan Prezes w końcu również zrezygnował z tego pomysłu. Niestety w tym momencie byłoby to niezbyt dobre rozwiązanie dla pasażerów. W kontekście tych ostatnich Pana materiałów przedstawionych o trasach linii autobusowych troszeczkę mnie zaniepokoiło jednak to wydłużenie tras linii autobusowych, dlatego że jeśli mówimy o tym, że pasażerowie zwracają uwagę przede wszystkim na punktualność, na częstotliwość, to w tym przypadku również zależy im w jak naj szybszym czasie dotarcie do określonego celu. Jeśli wydłużamy im tą trasę, w związku z tym narażamy ich na to, że będą dłużej jechać tym autobusem, muszą wcześniej wyjechać aby dotrzeć, w stosunku do dzisiejszej organizacji linii autobusowych, aby dotrzeć do miejsca pracy, czy też szkoły. I to jest, wydaje mi się, niezbyt dobre rozwiązanie, tym bardziej, że Państwo zmieniliście tą trasę linii nr 3, rzeczywiście zauważyłam. Nie wiem dlaczego Pan uważa, że akurat linia 3 powinna kierować się w stronę szpitala na Winiarach, ponieważ zauważyłam że wiele z tych linii zmienia w stosunku do obecnej trasy linii miejsce przeznaczenia jako przystanek docelowy Winiary. I nie wiem dlaczego również Borowiczki Państwo pakujecie na Winiary. Mówiliśmy o tym, że Państwo sugerowaliście w tym materiale również o zmniejszeniu liczby wozokilometrów o około 6%, w tych slajdach początkowych. Teraz tak – wydłużamy trasy linii autobusowych. Mówi Pan w kontekście tego materiału końcowego, że będzie to związane jednak ze zmniejszeniem ilości wozokilometrów, jednak nie mam tak naprawdę tej ilości wprost o ile wozokilometrów, ten dokument, który Państwo planujecie wprowadzić, w nowej organizacji linii autobusowych, czy rzeczywiście stanowi

to 6%, czy jest to jakaś inna ilość. Kolejna rzecz – linia A. Jest to rzeczywiście dobry pomysł, żeby była linia pospieszna łącząca Podolszyce z PKN Orlen, tylko pytanie dlaczego tylko Podolszyce. To jest naprawdę niezbyt duża odległość, jeśli chodzi o osiedle Borowiczki i Imielnica i tam również są pracownicy ORLEN. W związku z tym wydaje mi się, że celowym będzie wydłużenie linii numer A, tak jak to jest również postulat jeden mieszkańców, chociażby rad osiedli również i nas jako radnych, że dostosowaliśmy w ostatnim czasie niektóre linie autobusowe właśnie dla potrzeb pracowników PKN Orlen, mieszkających w tych dwóch osiedlach, Imielnicy, Borowiczek, i wydłużyliśmy bodajże chyba dwie linie autobusowe docelowo dojeżdżające później do zakładu pracy PKN Orlen, a Państwo niestety im ten przywilej znów zabieracie. Kolejna rzecz – ta taktowość troszeczkę mnie, ta taktowość i częstotliwość, którą Pan często podkreśla w w tym materiale, mnie zaniepokoiła. Bo jak Pan sobie wyobraża utrzymanie taktowości i stałej częstotliwości w Mieście Płocku przy przecinających Miasto Płock... kilkanaście razy dziennie zamknięte szlabany, tory kolejowe i zamknięte szlabany kilkadziesiąt razy dziennie, co znacznie utrudnia przepustowość pojazdów na naszych ulicach, ciągle, dziwne akurat terminy, tutaj patrzę w stronę władz miasta, dziwne terminy remontów centralnych ulic miasta, chociażby teraz ul. Kolegialnej, gdzie w godzinach popołudniowych po prostu miasto w centrum jest totalnie zakorkowane. I ja sobie nie wyobrażam utrzymania częstotliwości i taktowości autobusu przy takiej organizacji ruchu komunikacyjnego w Mieście Płocku. Jeśli ten człowiek dzisiaj, stojąc na przystanku, ma na rozkładzie jazdy napisaną określoną godzinę, kiedy ten autobus ma przyjechać, założmy stoi, nie ma autobusu, pyta się osób sąsiednich czekających na autobus, czy ten autobus był, mówią mu, że nie był, więc czeka cierpliwie aż przyjedzie. W tym przypadku, kiedy nie ma określonych godzin odjazdów może być ten problem z brakiem komunikacji. I rzecz chyba najistotniejsza, którą chyba władze miasta powinny rozstrzygnąć, bo jest to niepokojące to co Państwo promujecie i czego chcecie się dopuścić. Pan przedstawił nam szczegółowo wielkości deficytów gminnych, jeśli chodzi o przewozy komunikacji miejskiej. I tak, w większości gmin, poza Słupnem i Starą Białą, nie są to jakieś znaczące ilości, bo to jest 12 tys. zł, 1 tys. zł, 5 tys. zł, 2.800 zł w przypadku Bielska, to nie są jakieś znaczące kwoty, w przypadku Słupna 45 tys. zł i 75 tys. zł Stara Biała to rzeczywiście są znaczne środki finansowe. Tylko, że Stara Biała to podejrzewam, że w dużej mierze również ma związek z naszymi pracownikami PKN Orlen, Słupno ma związek również z mieszkańcami Płocka, którzy wyprowadzili się niestety do Gminy Słupno. Był w pewnym momencie olbrzymi boom, gdzie rzeczywiście mieszkańcy Płocka wyprowadzali się tam wykorzystując tereny budowlane. Ale jakby nie o tym. Problem jest w czymś innym tkwiący. Państwo rezygnując z części linii podmiejskich otwieracie tak naprawdę furtkę dla prywatnych przewoźników, którzy wjeżdżają, ale nie tylko na teren gminy, wjeżdżają na teren Miasta Płocka, i stąd stosując ceny konkurencyjne mogą również spowodować ujemne skutki dla komunikacji miejskiej, która nie dość że straci przychody z terenów gmin, ale również może stracić przychody z terenu Miasta Płocka mieszkańców Płocka, którzy będą korzystali w granicach Miasta Płocka z tej linii wykorzystując przejazdy. W związku z tym jest to troszeczkę kłopot, który ma dwa końce. Teraz Państwo liczycie, że stracimy te deficytowe gminy, które składają się na te 805 tys. deficytu w ciągu roku... miesiąca, przepraszam, może to spowodować w przyszłości niestety również przełożenie na sprzedaż biletów, które kupują sami mieszkańcy Płocka. I to na razie tyle.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Marcinowi Gromadzkiemu.

Pan **Marcin Gromadzki** powiedział: „Bardzo dziękuję. Ja przepraszam może za skrótowość prezentacji, która nie wyjaśnia i nie rozwiewa wszystkich wątpliwości. Na wstępie chciałem powiedzieć, że ja jestem projektantem komunikacji, który tego typu rzeczy wdraża, potem monitoruje efekty. I jeśli chodzi o taktowość, czyli główne założenie, godziny odjazdów na przystankach nadal będą, tylko zaplanujemy rytmiczną częstotliwość na każdej z linii i powiązanie ze sobą poszczególnych linii. Obrazowo

mówiąc, jeżeli mamy linie numer 19 na ul. Wyszogrodzkiej co 15 minut i 22 na ul. Wyszogrodzkiej co 15 minut, to autobusy tych obydwu linii rytmicznie będą się pojawiać 7-8, 7-8. I teraz owszem, są zakłócenia, w każdym mieście są, i jeśli dojdzie na przykład do zamknięcia przejazdu kolejowego, także i w ciągu tej ulicy Wyszogrodzkiej, to jeżeli autobus będzie stał, to w jakimś procencie przypadków dojdzie do zakłócenia taktu. Ale na podstawie naprawde wielu miast, które do tego modelu już doszły, to się zaczęło w Ameryce w momencie, kiedy wprowadzono tramwaje w latach 20-tych ubiegłego wieku, odkryto że tramwaje jeżdżą stadami i szukano rozwiązań matematycznych, żeby móc to wyeliminować. Europa zachodnia falę taktowania przeżyła w latach 30-tych, 40-tych. W Polsce pierwsze takie rozwiązania zostały wprowadzone w Gdyni i w Poznaniu równolegle w 1993. I w tej chwili Płock jest jednym z nielicznych miast większych, w których takiego stałego taktu kursowania komunikacji miejskiej nie ma. Bo jeśli nawet nastąpi zakłócenie i ono obejmie kilkanaście procent przypadków, to te ponad 80% sytuacji, w których wszystko jest w porządku, decyduje o dobrej jakości komunikacji miejskiej. Odnoszę się do pytań szczegółowych. Materiał był opracowywany fragmentami. Same badania wielkości popytu zostały przekazane z końcem grudnia, czyli suche tabele, badania przychodowości z końcem marca, natomiast opracowanie w kwietniu 2012 roku. Jeśli chodzi o gapowiczów i wsiadanie przednimi drzwiami, zgodzę się z Panią radną, ja też nie jestem entuzjastą karania pasażerów komunikacji miejskiej w miastach o liczącej się wielkości, obowiązkiem legitymowania się biletem przy kierowcy. To się po prostu nie opłaca, bo traci się więcej pasażerów, niż zyskuje się z tego tytułu przychody. Jeśli chodzi o prędkość podróży, to niestety struktura... ja przepraszam, bo to wszystko wynikało z pewnej skrótowości przedstawiania materiału... struktura pasażerów komunikacji miejskiej nam się zmienia. Osoby, którym zależy na czasie, niestety są już głównie posiadaczami własnych samochodów osobowych i o ile nie wprowadzimy im rygorów korzystania z tych samochodów, a raczej nie ma na to jakichś realnych perspektyw, to one dalej będą z nich korzystać. Postulat prędkości podróży jest ostatnim lub przedostatnim w różnych rankingach i miasta, które decydują się na linie meandrujące, ale obejmujące wszystkie źródła i cele, mają najwyższe wskaźniki oceny jakości życia w mieście komunikacji miejskiej. Do takich miast należy na przykład Gdynia albo wspomniany Słupsk. Ale uspokoję Panią radną, że wydłużenie tras linii autobusowych polega na na przykład, tak jak w przypadku 3, wycofaniu z ostatniego odcinka ul. Przemysłowej i Kostrogaju i skierowania do szpitala na Winiarach, a na dotychczasowym odcinku trasy linii 3 nic się nie zmienia, a więc tak samo szybko mieszkańcy Borowiczek przez ul. Czwartaków jak dojeżdżają dzisiaj do centrum tak samo nadal będą mieli. Dlaczego Winiary szpital. Proszę Państwa, osiedle Łukasiewicza i osiedle Dobrzyńska to są chyba dwa osiedla o największej gęstości zabudowy w kraju. Tam jest non stop popyt. Praktycznie każdy autobus, który tamtędy przejeżdża, ma swoich pasażerów. Owszem, gdyby gdzieś na wysokości osiedla Skarpa była pełnowymiarowa pętla autobusowa, to nie pchałoby się wszystkich autobusów pod szpital na duży plac, ale tam takiej możliwości nie ma. Stojące autobusy powodują sprzeciw mieszkańców. Ja przypominam sobie awanturę na ul. Gałczyńskiego po przestawieniu przystanku pod inne okna bloku. I ja sobie nie wyobrażam tam stojących kilku czy kilkunastu autobusów w godzinach szczytu, oczekujących na niezbędne postoje wyrównawcze. To już kwestia techniki. Rozkłady jazdy przy skoordynowanych trasach układa się w taki sposób, że długość postoju na pętli zależy od rytmu koordynacyjnego. Ta długość zazwyczaj jest większa niż w przypadku rozkładów nieskoordynowanych, a więc uzyskujemy większą punktualność w odjeździe z przystanku początkowego, bo zakładamy dłuższe postoje na pętlach. I naprawdę szkoda tutaj polemizować z ekonomiką transportu. Model skoordynowany zdecydowanie przynosi lepsze efekty od modelu przypadkowego, bo taki mamy dzisiaj w Płocku. Zmniejszenie liczby wozokilometrów. W dzień powszedni obecnie wykonywanych... znaczy obecnie, w momencie badań, było 21,5 tys. wozokilometrów. Wstępna symulacja pokazuje, że zmieścimy się w 20 tys. wozokilometrów, czyli jest 1,5 tys. w stosunku do tamtego stanu przynajmniej, przy czym jakość obsługi komunikacyjnej samego miasta wzrasta dlatego, że pasażerowie nie oceniają częstotliwości poszczególnych linii, tylko długości dziury



między odjazdami ze swojego osiedla do centrum, bądź w interesującej ich relacji. Jeżeli linie 20 i 26 tworzą parę, to dla kogoś, kto będzie chciał z Lachmana dojechać na przykład do Podolszyc, nie ma znaczenia czy to będzie 20 czy 26, bo trasa będzie identyczna a rozkład rozłączny z podanymi godzinami na przystankach. Wydłużenie linii A do Borowiczek. Dzisiaj z Borowiczek oprócz linii numer 3 mamy wybrane kursy linii 35, które do Orłenu łącznie przewożą około 60 osób wszystkimi kursami. Te kursy nadal zatrzymujemy. (Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Ale to jest pospieszny.”) Ja rozumiem, ale proszę zobaczyć, że 60 osób w 9 kursach to się tak naprawdę zmieści do jednego autobusu. I gdybyśmy teraz z tych 60 osób pozyskali na pospieszny 3, bo nie wszyscy, którzy korzystają z kursów 35 z Borowiczek jadą aż do Orłenu, połowa mniej więcej wysiada w centrum miasta, traktując to jako alternatywę dla 3, to mamy 30 pasażerów. Jeśli wycofamy się z obsługi linii podmiejskich i trzeba będzie zagospodarować te kilometry w mieście, to za zgodą władz miasta być może powstanie B, C, D i wtedy praktycznie każde większe osiedle będzie miało połączenie linią pospieszoną z Orlenem. Ale ja niestety zmuszony byłem do tego, żeby racjonalizować wydatki na komunikację miejską. Najistotniejsza teza wystąpienia Pani radnej, czyli - rezygnacja z części linii podmiejskich otwiera furtkę dla przewoźników prywatnych. Owszem, ale czy łamać prawo, pozwalać na deficyt linii podmiejskich? Jest tyle sytuacji, w których adwersarze władz różnych miast czynią z tego zarzut, że utrzymuje się linie podmiejskie i z gminy miejskiej dopłaca się do gminy podmiejskiej. Płock jest w tej szczęśliwej sytuacji, że został w Polsce już jedyny z liniami podmiejskimi, które w całości nie są finansowane. Ja wychodzę z założenia, że racjonalne stosunki z gminami i oparcie ich na cyklicznie prowadzonych badaniach marketingowych, wcale nie dlatego że ja te badania chcę robić, w trakcie tych badań pracownicy spółki uczestniczyli w praktycznie całym procesie zbierania danych i są w stanie zrobić już to sami, powoduje że nie ma jakichś tajemnic, niepotrzebnych niedomówień. W Gdyni mamy linię, gdzie 7% pokrywają, linię podmiejską, to jest linia, która dociera do rejonu wysypiska, 7% kosztów pokrywają przychody, 93% dopłata gminy ościennej – Gminy Wejherowo, która w ten sposób kupuje sobie przychylność mieszkańców dla funkcjonowania wysypiska. I nie ma problemu. Wójt dostaje corocznie raport z badań marketingowych, gdzie dokładnie wszystko jest wyliczone, radni debatują czy przypadkiem taka liczba kursów musi być, w myśl zasady: chce mieć komunikację podmiejską, to muszę za nią zapłacić. To pierwsza teza. A druga – jeśli w mieście nie będzie przerw w obsłudze komunikacyjnej, będzie rytmiczna obsługa, dużo linii i nowe połączenia, to przewoźnik regionalny tu się nie utrzyma. Bo dzisiaj sukces przewoźników regionalnych może wynikać z braku sprzedającego się biletu sieciowego. 102 zł za bilet sieciowy w Płocku to bardzo dużo. 50 zł za bilet liniowy to z kolei bardzo mało, bo te miasta, które mają bilet liniowy zachowany w taryfie utrzymują go na poziomie 65-67 zł, czyli kilka złotych taniej, niż bilet sieciowy, bo to żeby coś było o charakterze socjalnym, ale w większości jednak miasta w Polsce tego biletu trasowanego już nie ma, bo to pobudza korzystanie z komunikacji miejskiej. I powiem tak – ja głównie walczę na zlecenie miast z taką ofertą przewoźników regionalnych czy też busiarzy i narzędziami dobrej oferty przewozowej i taryfowej można to wyeliminować. I też nie ma się co bać biletu normalnego, bo proszę zwrócić uwagę, jak się sięgnie głębiej do struktury przychodów, pasażer który kupuje bilet jednorazowy normalny to w normalnym mieście o ustabilizowanej strukturze pasażerów to 15%. W Płocku przez te proporcje między biletami, zbyt drogi jest sieciowy, ciągle korzystających z biletów jednorazowych normalnych jest zbyt wielu pasażerów. Ale przecież chyba chodzi o to miastu polityką społeczną i transportową, żeby przywiązać stałych użytkowników komunikacji za pomocą biletu miesięcznego. Myślę, że sprawne działanie nie grozi utratą przychodów spółki. Ja jeszcze odnoszę się do materiału z zeszłego roku. Siedzi współautor tego opracowania na galerii u góry. Jest to miłośnik komunikacji miejskiej, pasjonat, o niesamowitym potencjale intelektualnym, który zgłosił się do spółki z pewną propozycją, którą spółka podchwyciła i nie dysponując badaniami marketingowymi, na miarę informacji, które miała, próbowała w jakiś sposób rozwinąć. Pojawiły się pewne wątpliwości. Otóż koncepcja kolegi zakładała wprowadzenie systemu przesiadkowego, ale

także i zakładała bardzo wysoki standard obsługi miasta – około 100 pojazdów w ruchu. Okazało się, że chyba na dzień dzisiejszy spółki nie stać na wprowadzenie, bo oznaczałoby to albo wzrost dopłaty z budżetu miasta o jakieś 4–4,5 mln zł w skali roku, albo pozyskanie dodatkowych przychodów, czy też spożytkowanie własnych rezerw na czas uruchomienia. Z tego powodu spółka zdecydowała się zlecić badania marketingowe. I tak naprawdę ta moja koncepcja jest tylko, ona wprawdzie powstała od zera, ale jest rozwinięciem, jest ewaluacją tej koncepcji poprzedniej, bo założenia zasadnicze są te same: rytmizacja obsługi, takty, tylko troszeczkę inaczej są dopasowane potoki pasażerskie. W koncepcji kolegi Jakuba założenie było takie, że każdy mieszkaniec Płocka, mieszkaniec głównego ciągu komunikacyjnego, ma prawo do takiego samego standardu obsługi, czyli z taką samą częstotliwością otrzyma kurs. W naszej koncepcji liczba kursów dopasowana jest do liczby korzystających.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Dziękuję na razie za tę część odpowiedzi. Ja sądzę, że na kolejne pytania będzie to równie rzetelnie, ja bym powiedział więcej – bardzo profesjonalnie. Ja cieszę się, że to co, i chyba Państwo radni potwierdzą, Pan ma pełną świadomość tego jak funkcjonuje komunikacja miejska w Płocku, a nie jest to jakiś materiał, który został powielony na przykład z Ciechanowa czy z innego miasta. I to jest najbardziej cenne. Natomiast ja chcę powiedzieć bardzo wyraźnie, że tak, Pani radna, na taki materiał czekaliśmy tutaj 10 lat. Długo. O 10 lat za długo. Na pewno. Bo ja byłem 5 lat radnym, przed 5 laty mniej więcej, i ja za każdym razem, kiedy pytałem o komunikację miejską, o kursy podmiejskie, zawsze to była tajemnica handlowa spółki. 10 lat. O 10 lat za długo. Cieszę się, że zgadzamy się w tym pierwszym Pani akapicie i wystąpieniu, także w tym, że jest to bardzo rzetelny i profesjonalny materiał, który mam nadzieję zrewolucjonizuje tak naprawdę pewien skansen, który w komunikacji miejskiej funkcjonował od tych co najmniej 10 lat. Żeby nie oceniać jak gdyby tego, co było w przeszłości, ja tutaj chciałbym tylko podkreślić jedną rzecz. Linia A to nie jest zabranie żadnego przywileju nikomu. Żadnego. To jest stworzenie nowej jakości, której do tej pory nie ma. Oczywiście możemy zastanawiać się czy powinna być linia B z Borowiczek na przykład, o jakiejś mniejszej częstotliwości, czy uzupełnienie linii A z Podolszyc do Orlenu, jak najbardziej, tylko że to wszystko będzie kwestią kosztów. I to Pan bardzo wyraźnie powiedział. Za to dziękuję. W kontekście karania uczciwych, czyli tych, którzy wsiadają, iż mieliby wsiadać jak gdyby przednimi drzwiami, z tego co pamiętam, ja może nie do końca pamiętam, ale Pan Prezes wówczas miał na myśli linie podmiejskie i przystanek początkowy, a nie właściwie wszystkich, jeśli chodzi o użytkowników komunikacji miejskiej, więc bądźmy rzetelni i uczciwi także w stwierdzaniu pewnych faktów. I z mojej strony tyle. Bo rzeczywiście największy problem, który też dostrzegamy tutaj, to jest kwestia tych deficytów. Ale w końcu Państwo radni mamy czarno na białym tak naprawdę zgodnie i bardzo rzetelnie wyliczone kwestie dopłaty, jeśli chodzi o budżet miasta, do funkcjonowania komunikacji podmiejskiej. To nie jest kwestia wpuszczania konkurencji. Konkurencja także na tym rynku istnieje i będzie istnieć. To prawda. Tutaj jest kwestia dokonania dobrego wyboru i tak zbilansowania, ażeby z jednej strony nam się opłacało, ale także gminy, żeby były w stanie oczywiście dołożyć. Proszę zwrócić uwagę – największy deficyt nie jest w gminach najbiedniejszych, dokładnie. [...] Być może te gminy rzeczywiście stać na jakiś inny jeszcze transport, ale to nie są najbiedniejsze gminy. Sądzę że jest to też wyzwanie dla komunikacji miejskiej. Z mojej strony to tyle. Mam nadzieję na kolejne pytania i rozwiązanie wątpliwości przez Pana, tak jak to było w tym przypadku. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Nowickiemu.

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Muszę powiedzieć, że ten materiał, który otrzymaliśmy, rzeczywiście jest takim materiałem, na który czekaliśmy bardzo długo. I ten materiał bardzo pozytywne wrażenie na mnie zrobił i uważam, że Rada Miasta powinna się nad nim szczegółowo pochylić i uważam, że powinien ten materiał wrócić do komisji merytorycznych i komisje merytoryczne powinny szczegółowo się nad tym materiałem pochylić. Ten materiał rodzi bardzo, bardzo, bardzo wiele pytań szczegółowych dotyczących funkcjonowania i ekonomiki tej instytucji. W związku z tym ja bym taki miał wniosek, żebyśmy my może z tym materiałem mogli się zapoznać podczas stosownej Komisji Gospodarki Komunalnej. Natomiast muszę powiedzieć że, wracając tak jakby do kwestii podsumowania, to rzeczywiście jest to materiał, który pokazuje, co poprzednie władze miasta przez 8 lat zrobiły z płocką komunikacją. To jest po prostu jasny obraz katastrofy, do której Państwo doprowadziliście. Dzisiaj czepianie się, że nie jest tam napisane dwudziesty któryś tylko 28 czerwca, to jest po prostu śmieszne. Ten materiał pokazuje w sposób przejrzysty, klarowny jak bezsensownie była prowadzona działalność tejże spółki. Natomiast wracając do tej naszej sesji, którą mieliśmy rok temu, to chciałbym przypomnieć, że Pan Prezes i przy akceptacji Pana Prezydenta, opowiadał nam tu o tym systemie przesiadkowym, który miał być wprowadzony 1 kwietnia. Niestety Pan Prezes nie dotrzymał słowa. Jak również Pan Prezes opowiadał nam na tamtejszej sesji, na tamtej sesji opowiadał o tym, że ten rok będzie rokiem bez podwyżek jakichkolwiek biletów miejskich. Jak widzimy nic z tego się nie stało. Ale poprzez ten okres jednego roku w komunikacja miejska funkcjonowała w tym systemie, który był określony przez poprzednie władze i w zasadzie ten materiał jakby jest audytem dla tego, co się działo w poprzednich latach. I chciałbym jeszcze jedno, żebyśmy proszę Państwa tutaj na tej sesji sobie jasno powiedzieli, że komunikacja autobusowa to nie jest dla komunikacji miejskiej firmy spółka. Komunikacja autobusowa w mieście jest dla płoczan. I my musimy stworzyć taki model, który będzie powodował, że mieszkańcy będą zadowoleni, a nie pracownicy Komunikacji Miejskiej. My do tego powinniśmy zmierzać, bo tutaj koleżanka jakby sugerowała, że musimy dbać o co innego. Następną sprawą, proszę Państwa, to ten materiał, który tak bardzo, że tak powiem rzetelnie i profesjonalnie przygotowany ma tytuł: *Analiza sytuacji rynkowej i koncepcja optymalizacji eksploatacyjnej płockiej komunikacji miejskiej. Efektywność ekonomiczno- eksploatacyjna linii podmiejskich Komunikacji Miejskiej w Płocku*. I mi się wydaje, proszę Państwa, że my powinniśmy na komunikację autobusową w mieście spojrzeć szerzej. My powinniśmy się zastanowić, jakie działania miasto powinno podjąć, żeby ta komunikacja funkcjonowała lepiej. Czy może powinniśmy się zastanowić nad tym, czy nie powinny zostać wprowadzone płatne strefy parkingowe w mieście, czy to nie spowodowałoby tego, że ludzie by zaczęli korzystać szerzej. Wydaje mi się, że na ten czas przejazd i powrót z Podolszczyca do centrum kosztuje jedną osobę w granicach 10 – 15 zł. Gdybyśmy dołożyli do tego jeszcze opłaty parkingowe, to byłaby już jakaś taka kwota, która mogłaby wygenerować jakieś takie działania ludzi, którzy by zaczęli w większym stopniu korzystać z komunikacji miejskiej, z autobusowej. Należałoby się zastanowić, proszę Państwa, czy nie należałoby skorzystać z jakichś firm, które byłyby firmami zewnętrznymi. Ale to jest oczywiście pogląd, który nie jest specjalnie tutaj dobrze postrzegany. [...] Ja mam bardzo szereg takich pytań. [...] To jest w ogóle jakiś absurd, do którego władze miasta poprzednie doprowadziły, że my dotujemy najbogatsze gminy w Polsce, czyli Starą Białą i Słupno, i my finansujemy z naszych pieniędzy te gminy. Natomiast sądzę, że to było po to, żeby współczynniki w tej spółce poprawić i żeby to jakoś wyglądało. W związku z tym ja myślę, że jeżeli Pan Przewodniczący tak zarządzi to my powinniśmy do tego materiału szczegółowo wrócić podczas Komisji Komunalnej w Mieście Płocku, bo to inaczej ja tego nie widzę, bo to jest po prostu szkoda, żeby ten materiał przeszedł tak i żebyśmy go tylko zatwierdzili. On powinien być przedmiotem szczegółowych prac radnych wszystkich. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Kuberze.

Pan radny **Piotr Kubera** powiedział: „Panie Przewodniczący! Szanowni Radni! Panowie Prezydenci! Ja może dwa, trzy krótkie pytania, takie konkretne bardzo. Widziałem, że likwidowana jest linia 29. Ja mam rozumieć, że to jest dlatego zlikwidowane, że przedłużona do ul. Medycznej jest linia numer 3. I proszę odpowiedzieć na pytanie, czy jest jakieś inne rozwiązanie, czy ja dobrze usłyszałem z Pana wypowiedzi – linia 29 jadąca Korczaka, Grabówką przez osiedle Wyszogrodzka, Kolegialną, docierała do szpitala na Winiarach jest ona całkowicie zlikwidowana czy tą trasą, bo nie zauważyłem, jest skierowany jakiś inny autobus, może numeracja się zmieniła? Pytanie również o linię numer 4. Do tej pory, z tego co dobrze kojarzę, jeżeli nie, proszę mnie wyprowadzić z błędu, ona skręcała w ul. Pocztową i obsługiwała bodajże część Rydzyna, czyli część Gminy Słupno. W tej chwili widziałem, że pętla jest na ul. Borowickiej. Czy mieszkańcy tej części Borowiczek, która znajduje się za Słupianką, w tej chwili zostali pozbawieni autobusu, czy też może czegoś nie zauważyłem? Jeżeli tak, proszę mnie wyprowadzić z błędu. Dziękuję, to na razie tyle.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Mirosławowi Milewskiemu.

Pan radny **Mirosław Milewski** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Wszyscy jesteśmy pod wrażeniem tego opracowania, bo nietrudno nie być pod wrażeniem pierwszego profesjonalnego, szczegółowego. Po drugie na tyle profesjonalnego że, tak jak radny Nowicki powiedział, musimy się do tego odnieść na komisji, gdyż pierwszy raz widzimy takie opracowanie. Ale zaniepokoiło mnie kilka zwrotów, które od jakiegoś czasu, od blisko dwóch lat, są lansowane że, cytuję: w normalnym mieście to tylko 15% korzysta z biletu jednorazowego, w normalnym mieście jako byśmy byli nienormalnym miastem; w skansenie komunikacji miejskiej, nie w skansenie w sensie pozytywnym, Pan Prezydent wyjaśnił, ale w skansenie, totalnym zaścianku i nie będę dalej cytował. Państwo radni też się dołączają o jakiejś katastrofie w komunikacji miejskiej w ostatnich 8 latach. I na tym tle bardzo fajnie wygląda to opracowanie, które firma zrobiła pod tytułem jaki tutaj został również zacytowany, w kontekście głównie racjonalizacji wydatków komunikacji miejskiej i spojrzenia na komunikację z pewną perspektywą. Chciałbym w związku z tym odnieść się, o tym już rozmawialiśmy, tak jak Pan radny Nowicki powiedział, ponad rok temu, były zapowiadane pewne zmiany, z równie pięknym uzasadnieniem i retoryką. I co dziś mamy? - Nic. Obawiam się, że to opracowanie, bardzo profesjonalne, będzie zweryfikowane przez życie. A w jaki sposób. Chciałem się odnieść tylko do dwóch elementów tej weryfikacji, którą przeżywamy w stosunku do zapowiadanych wielkich rewolucji. Pierwsza weryfikacja będzie dotyczyła kategoryzacji linii, taktowości itd., itd. O tym już mówiono. Ale ja odniosę się do pewnej perspektywy takiego komputerowego, nazwijmy to, sterowania liniami w Mieście Płocku. Dlaczego w pewnej perspektywie. Otóż ile samochodów prywatnych w Mieście Płocku jest, wszyscy wiemy – więcej od mieszkańców. Jesteśmy bodajże z Sopotem i Warszawą w ścisłej krajowej czołówce. To po pierwsze. Po drugie – z każdym rokiem systematycznie przybywa tych samochodów w Mieście Płocku o około 10%. Wyobraźmy sobie perspektywę kilkuletnią i więcej samochodów o 50%. Oczywiście wszystkie nie wyjadą na ulice Miasta Płocka itd., itd.. Natomiast jak się będzie miała wówczas taktowość, te piękne teorie, że co 7 minut, co 10 minut, co 15 minut autobus będzie jeden przyjeżdżał w różnych kierunkach, z przystanku A rozjeżdżał się, w godzinach szczytu, gdzie wszyscy wiemy, że już dziś taktowość nie ma sensu, a jak Pan prezentujący nowe opracowanie marketingowe wykazał, godziny szczytu to jest blisko 75%, czy 80% nawet obsługi komunikacji miejskiej pasażerów. Odniósł się Pan w odpowiedzi na to pytanie, że okay będą pewne zakłócenia, ale 80% funkcjonowania komunikacji będzie w rytmie taktu, zbywając niejako ten problem, który jest tutaj z perspektywy czasu kluczowym - autobusy będą jeździły po trasach, gdzie będą korki i tego tak naprawdę nie unikniemy. Nie ma tutaj cudów. Możemy mówić o skansenach czy

innych rzeczach, ale tego nie unikniemy. Podstawa tej teorii, a mianowicie kategoryzacja linii i taktowe przyjeżdżanie, kursowanie autobusów, absolutnie w mojej skromnej ocenie z perspektywy czasu się nie sprawdzi. I proszę w tym kontekście i w kontekście perspektywy czasu kilkuletniego odnieść się do tej mojej uwagi. Druga sprawa dotyczy też poruszonego tematu, aczkolwiek bardzo kluczowego w tej kwestii, a mianowicie obsługi sąsiednich gmin. I mieliśmy tutaj wyliczone straty, jakie z tego tytułu ponosi Komunikacja Miejska. Myślę, że Pan troszkę się zagalopował mówiąc, że deficyt linii podmiejskich jest łamaniem prawa. Chyba tak nie jest. W kontekście kilkunastu działalności, aby utrzymać rynek niektórzy przedsiębiorcy pozwalają sobie na deficytowe przedsięwzięcia po to, żeby konkurencja nie zabrała jakiegoś poletka działalności. Ale to tylko dygresja. Natomiast chciałbym również w tym kontekście odnieść się z perspektywą czasu, kilkuletnią, może nawet kilkunastoletnią, dlatego że w prezentacji, którą usłyszeliśmy, jest rekomendacja, aby doprowadzić do likwidacji kursów podmiejskich, krótko mówiąc, i rekomendacja również, aby wypełnić większym zagęszczeniem kursów trasy miejskie. Taka jest rekomendacja wynikająca z tej prezentacji. Jest ona bardzo konsekwentnie wcielana w życie poprzez politykę cenową. Doprowadzi w perspektywie do rezygnacji ościennych gmin z usług Komunikacji Miejskiej. Pytanie – jak zwiększą się koszty jednostkowe Komunikacji Miejskiej, po pierwsze? Po drugie – ile osób osób straci pracę w tym zakresie? Po trzecie – jak konkurencja, i tutaj nie zgodzę się z bagatelizowaniem konkurencji, wspominał Pan, że raczej przewoźnicy prywatni nie mają szans z Komunikacją Miejską, być może w perspektywie roku, dwóch tak, ale w perspektywie 10 – 15 lat sądzę że konkurencja zabierze nam, tak która będzie obsługiwać linie podmiejskie, zabierze nam część pasażerów miejskich, których dziś obsługuje Komunikacja Miejska, a jeśli zabierze pasażerów, to zabierze również pieniądze wpływające do kasy Komunikacji Miejskiej. Powtarzam - w perspektywie kilku, kilkunastu lat, nie roku, dwóch absolutnie. Kierowcy, którzy stracą pracę, trafią na rynek pracy. Ja mówię tutaj o pewnym innym troszkę punkcie widzenia niż Państwo badaliście tylko z finansowego, czysto finansowego spojrzenia komunikacji miejskiej. Mówię - organizm miejski, że pewne elementy, pewne decyzje, wymuszają pewne konsekwencje, za które my też będziemy płacić z budżetu miasta, tylko w innej działce, w innym przedziale budżetowym, na przykład opieka społeczna. Nie mówiąc już o tym, że ktoś będzie dostawał z budżetu państwa zasiłek dla bezrobotnych etc., etc., chociaż mógłby tutaj zarabiać konkretne pieniądze. Jeszcze jedna, trzecia sprawa. Wspomniał Pan jako wadę zbyt dużą dywersyfikację rodzajów pojazdów. Okay, całkowita zgoda. Można by rzeczywiście mieć i z całą pewnością ułatwiłoby to koszty eksploatacyjne, naprawcze, etc., gdyby była jedna marka. Ale proszę mi powiedzieć jak to się ma do ustawy prawo zamówień publicznych. Obawiam się, że nie można tak napisać specyfikacji istotnych warunków zamówienia, aby co rok, co dwa lata, odnawiając tabor, a to się będzie działo przecież musi się dziać płynnie, aby można było tak napisać specyfikację by „wygrywała” ta sama marka. Obawiam się, że w takiej konstrukcji prawa zamówień publicznych w dzisiejszej rzeczywistości jest to niemożliwe i nie wynika to eksperymentów, ale po prostu z istniejącego prawa. Dziękuję na razie.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Dzisiaj tak ochoczo Państwo mówicie o skansenie w Komunikacji Miejskiej. Nie wiem, czy macie Państwo na myśli zakład czy jego pracowników. Dobrze byłoby określić to wprost i powiedzieć co się myśli o płocczanach, tak naprawdę. Bo Pan radny Nowicki powiedział, że bronię pracowników. Nie. Ja bronię wszystkich mieszkańców Płocka, tych którzy się do mnie o taką pomoc zwrócą. A pracownicy Komunikacji też są mieszkańcami Płocka, więc nie sądzę, abym odmawiała ani płocczanom, którzy są pracownikami Komunikacji, ani płocczanom, którzy w tym zakładzie nie pracują. Natomiast te moje uwagi dotyczą ściśle i wyłącznie podjęcia działań, które mają usprawnić ruch komunikacyjny dla mieszkańców Płocka, między

innymi pracownikami PKN Orlen. Nie przypominam sobie, żebym pytała tylko konkretnie o pracowników Komunikacji. Pan radny Nowicki, szkoda że go nie ma na sali, mam wrażenie, że chyba zatrzymał się w miesiącu grudniu 2010 roku. Minęło 19 miesięcy od dnia wyborów prezydenckich. 13 grudnia, to będę pamiętać tą sławną datę, został zaprzysiężony Pan Prezydent Andrzej Nowakowski. I nie stało nic na przeszkodzie przez 19 miesięcy, żeby to z czym się Pan Prezydent nie zgadza, ten skansen, jak to określił, można było zmienić. A tak naprawdę nie moglibyśmy ani się wypowiadać w kontekście skansenu, ani w kontekście komunikacji miejskiej, gdyby nie rok 2002 i inicjatywa mieszkańców Płocka i zaangażowanie płocczan, którzy sprzeciwili się prywatyzacji Komunikacji Miejskiej. Dzisiaj nie mówilibyśmy o tej spółce, że jest w ogóle spółką miejską, chyba że niektórym o to tak naprawdę chodziło. Teraz tak, doszło tu troszeczkę do takiego kuriozum na początku sesji, ponieważ Pan radny Nowicki mówi o tym, że trzeba ten materiał przedyskutować, porozmawiać o tym na komisjach. Szkoda, że mówi tylko o Komisji Gospodarki Komunalnej, której zresztą nie jest członkiem, ale to tak gwoi tylko przypomnienia. Komisja Gospodarki Komunalnej właśnie zgłosiła wniosek o to, aby wszystkie uchwały związane z podwyżkami cen biletów, nową taryfą organizacyjną, nowym prządkiem, nowe strefy, aby to wszystko omawiać na komisjach łącznie z tym materiałem, który miał być nam przedstawiony. Ja nie bez kozery pytałam się Pana, który prezentował nam ten materiał, kiedy on był już zrealizowany. Więc materiał był zrealizowany w miesiącu kwietniu. Teraz mamy czerwiec. Jesteśmy zaskakiwani na sesji nowym materiałem, którego zresztą nie mogliśmy z przyczyn technicznych poznać w całości, ponieważ ogranicza nas czas na sesji Rady Miasta Płocka, w związku z tym nie możemy się szczegółowo.... ja bym chciała bardzo szczegółowo zapoznać się chociażby z nowymi trasami linii autobusowych. Nie wiem, kiedy Państwo zamierzacie chociażby skonsultować to z mieszkańcami Płocka. W tej aktualizacji, proszę Państwa, programu zmian w systemie komunikacji, który został nam przedstawiony na wspólnym posiedzeniu Komisji Skarbu i Gospodarki, niestety nie ma ponumerowanych stron, ale jest aktualizacja harmonogramu wdrożenia zmian w systemie komunikacji miejskiej. Proszę Państwa, w punkcie 4 jest opracowanie nowego układu komunikacyjnego przez firmę, która nam to przedstawiła w dniu dzisiejszym, w miesiącu kwietniu 2012 i jest napisane w uwagach: zrealizowano. Chyba tak nie do końca, bo są jeszcze cały czas konsultacje. I ja tak naprawdę, proszę Państwa, w tym harmonogramie, który przedstawił Pan Prezes Komunikacji Miejskiej, w ogóle nie widzę konsultacji z płocczanami. Czyli Państwo de facto sobie coś wymyśliście i uważacie, że to będzie wcielone w życie. A, drodzy płocczanie, wcielone będzie to w życie w ten sposób, że będziecie mieli podaną do wiadomości w dniu 29 września informację pasażerską w autobusach i na przystankach autobusowych, która wejdzie w życie [...] w dniu następnym, czyli 30 września. Czyli de facto płocczanie będą mieli jeden dzień na to, żeby się zapoznać jak od 30 września będą się poruszać autobusami komunikacji miejskiej w Mieście Płocku. Fantastyczna komunikacja, to trzeba przyznać, że Pan Prezydent przerósł wszystkich. I stąd był wniosek Komisji Gospodarki Komunalnej, aby przełożyć to na miesiąc sierpień i omawiać to. Tym bardziej, że jeśli ten system wchodzi w życie dopiero od 1 października de facto, bo 30 września to już jest końcówka, więc jeśli wchodzi de facto od 1 października, to jaki sens jest wprowadzać nowe ceny biletów 1 sierpnia, jeśli tak naprawdę ludzie będą jeździli przez 2 miesiące płacąc o 44% więcej za bilety miesięczne 30-dniowe, będą płacili tak naprawdę w starym układzie komunikacyjnym przez dwa miesiące. Więc pytam się publicznie, jaki jest sens finansować przez mieszkańców coś, co tak naprawdę nie będzie im do końca sprzedane, bo tą usługę Państwo wprowadzacie dopiero od 1 października, o ile będzie wprowadzona, bo jak słyszymy cały czas, rok czasu Państwo sobie, 12 miesięcy, dywagowaliście na temat innego systemu, teraz jest inny system. Nie wiem, czy ten też wejdzie w życie, czy to też tylko na papierze będzie tak napisane. Oby wszedł. Tylko ja chciałabym się szczegółowo z tym systemem zapoznać, z trasami nowych linii autobusowych, na posiedzeniu komisji merytorycznych, które się zajmą omawianiem szczegółowo tego dokumentu, który dzisiaj mieliśmy bardzo skrótowo przedstawiony. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Anieli Niedzielak.

Pani radna **Aniela Niedzielak** powiedziała: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Ja bardzo uważnie przysłuchiwałam się temu materiałowi. Materiał, uważam, że jest rzeczywiście bardzo profesjonalnie wykonany. Nawet podpytałam się tego Pana, czy jest płocczaninem, czy z zewnątrz. Ponieważ ja jako laik w tych w tematach chciałam powiedzieć, że wyrażę swoją opinię jako mieszkanka, która zawsze korzysta z tych autobusów. I jestem bardzo mile zaskoczona, że Pan wyłapał autobusy, które rzeczywiście posiadały bardzo mało pasażerów i że ekonomicznie to wszystko zbadał, co jest bardzo istotne. Podoba mi się również na przykład linia numer 3, że będzie jeździła na Winiary. Sama korzystałam z tej usługi i niestety z Imielnicy musiałam się przedostać na Podolszyce i przesiąść się do 19 czy 22. A sama wiem, że na Winiary uczęszczają, właśnie bardzo dużo uczęszcza pasażerów, chociażby do szpitala czy na rehabilitację. Dlatego bardzo słusznie, że linia numer 3 idzie właśnie od Borowiczek, czyli pierwsze osiedle skrajne, potem Imielnica i dalej przez całe miasto i na skraj na Winiary. Jedno, co zauważyłam, to jeszcze prosiłabym o przeanalizowanie, czy linia numer A, bo ona ma też służyć określonej liczbie pasażerów, czy ona nie mogłaby być rozszerzona o te dwie jeszcze dzielnice jak Imielnica właśnie i Borowiczki. Bo myślę, że to jest niewielka odległość, a tam pracownicy na pewno są, bo sama o tym wiem, że w Imielnicy i w Borowiczkach. I ja myślę, że wszyscy byliby z tego zadowoleni, gdyby była jeszcze o ten niewielki odcinek po prostu przedłużona. Ja myślę, że jeśli, [...] bo jestem laikiem, ja nie liczyłam tego, nie analizowałam, być może Pan zrobił taką analizę finansową i ilość tych pasażerów, czy rzeczywiście jest to nieopłacalne, a jeżeli byłoby opłacalne, to ja myślę, że wszystkich mieszkańców byśmy pogodzili, gdyby ta linia A kursowała właśnie od pierwszej naszej tej dzielnicy w granicach Miasta Płocka, czyli od Borowiczek. Jeszcze odnośnie - kursy podmiejskie. Proszę Państwa, autobusy służą ludziom. Ludzie się przyzwyczaili i jeżdżą do pracy z pobliskich tych ościennych właśnie gmin i ja myślę, że jeszcze do tego tematu można by było powrócić, chyba że już Państwo żeście zrobili takie analizy i wystąpiliście do tych gmin z prośbą o dofinansowanie. Nie jest to jakieś łamanie przepisów prawa, bo to jest prawo miejscowe, które ma służyć ludziom. Ja myślę, że te gminy, nawet takie bogate jak Stara Biała czy Gmina Słupno, to powinna wiedzieć, że zabierają autobusy i ja myślę, że powinny te gminy określoną ilość pieniędzy, a ja z tego co się zorientowałam, jest Pan profesjonalistą w tym temacie, także ja myślę, że na pewno określoną ilość i pasażerów z tych gmin i ilość dopłacania, jakie gminy powinny dopłacić, ja myślę że to powinno być przedstawione tym gminom i w jakichś porozumieniach podpisane. I wtedy może opłacałoby się po prostu te autobusy puścić jako podmiejskie na dalsze trasy. Ja jeszcze wypowiem się na temat materiału, który miałby iść na komisje. Jestem akurat w Komisji Gospodarki Komunalnej i ja myślę, że jako osoba, która dzisiaj zrozumiała i przedstawiony materiał odbieram dobrze, nic więcej się na tej komisji nie dowiem z tego materiału. Ja myślę, że to co wyłapał Pan i to co pochwaliłam Pana, że jako właśnie nie płocczanin, a bardzo trafnie wyłapał esencję przewozów i przeanalizował pod względem finansowym. Ja myślę, że nie ma co dalej analizować, tylko trzeba byłoby wdrożyć ten materiał w życie i ocenić dopiero spółkę, która z tym pomysłem wyszła. Bo spółka nie może przynosić strat, do spółki nie można bez przerwy dopłacać, tylko spółka, jeżeli wyszła z takim materiałem opracowanym na zewnątrz, to ten materiał powinniśmy jak najprędzej przyjąć i wdrożyć w życie, żeby nie przynosiła spółka dalszych po prostu strat. To tyle byłoby z mojej strony. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Arturowi Krasowi.

Pan radny **Artur Kras** powiedział: „Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Radni! Szanowni Panowie Prezydenci! Ja może mam troszkę inne zdanie niż moi poprzednicy, bo ja właśnie chciałem pochwalić spółkę za to, że od 1 kwietnia nie wprowadziła rewolucyjnych zmian, że zaczęła jeszcze troszkę, że dogłębnie przeanalizowała temat właśnie w trosce o wygodę komunikacji mieszkańców naszego miasta, jak również w trosce o finanse nasze miejskie. I uważam, że bardzo dobrze się stało, że nowy rozkład jazdy, nowa sieć komunikacji, wejdzie na jesieni, bo przez całe wakacje będzie można na ten temat dyskutować, będzie można opublikować w mediach proponowane trasy i wbrew temu, co moja poprzedniczka Pani radna Wioletta Kulpa mówiła: mieszkańcy dowiadują się z dnia na dzień, mieszkańcy mają od dzisiaj do jesieni bardzo wiele czasu, żeby zapoznać się z potencjalnym przebiegiem tych linii nowych. Ponadto ja jestem bardzo zadowolony również z innego powodu, bo nareszcie ktoś nam rzetelnie, ile dopłacamy do komunikacji miejskiej z sąsiednich gmin. Proszę Państwa, to jest ponad 9,5 mln zł. Tyle wydaliśmy na dofinansowanie właśnie Gminy Słupno, Gminy Biała Stara i innych mniejszych, w zeszłym roku. I jestem bardzo ciekaw, ile wydaliśmy na przestrzeni ostatnich 10 lat. Może wtedy nie musielibyśmy brać kredytu na halę, tylko właśnie z tych oszczędności zbudować. To taka dygresja. Natomiast chciałem jeszcze powiedzieć, jeżeli chodzi o mnie. Ja też, zdarza mi się, że korzystam z komunikacji miejskiej, często chodzę pieszo. I to, co mnie najbardziej odstręcza i nie tylko mnie, bo tak rozmawiałem, przed dzisiejszą debatą również, przejechałem się wczoraj i przedwczoraj autobusami komunikacji miejskiej, rozmawiałem z mieszkańcami, co najbardziej drażni mieszkańców i powoduje, że są niezadowoleni z naszej komunikacji miejskiej – to, że autobusy jeżdżą stadami, że czeka się 20 minut, 25, a później przyjeżdżają trzy naraz. I w tym momencie właśnie ta propozycja nierewolucyjna, tylko ewolucyjna, którą przedstawiono nam dzisiaj, bardzo ładnie łączy to co było przedstawione nam w zeszłym roku, czyli taktowanie, dalej – linie okrężne. To są właśnie elementy z tego poprzedniego programu, które w tym programie się znalazły i uważam, że bardzo dobrze się stało, że ten program jest tak rzetelny i tak dogłębnie przeanalizowany. I również uważam, że zostało nam to tak dobrze przedstawione, że nie widzę powodu, aby ten materiał miał wracać do komisji. Myślę, że wszystko na tej sali, co jeszcze nie zostało dopowiedziane, to zostanie i dlatego uważam, że ten materiał powinniśmy dzisiaj przyjąć. Ponadto tutaj chciałem zwrócić uwagę jeszcze koleżankom i kolegom radnym. Zwracaliście Państwo uwagę na to, że Płock jest jakimś wyjątkowym miastem, troszczyliście się o to, że nie jesteśmy wyjątkowym miastem. Ja uważam tak, że jeżeli nie jesteśmy wyjątkowym miastem, to każda zmiana, którą wprowadzamy, a które już te zmiany funkcjonują w innych miastach, u nas też się przyjmie. Dlatego nie widzę powodu, żeby te zmiany proponowane przez Komunikację Miejską miały się w Płocku nie przyjąć. Chyba, że rzeczywiście jesteśmy jakimś miastem z księżycą, gdzie każda zmiana, każda nowość będzie odrzucona. Ja jestem za tym, aby tych nowości było jak najwięcej. Dziękuję bardzo.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Arkadiuszowi Iwaniakowi.

Pan radny **Arkadiusz Iwaniak** powiedział: „Dziękuję bardzo. Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Jesteśmy oczywiście miastem wyjątkowym, bo przecież stołecznym i książęcym, a więc na pewno miastem wyjątkowym. Natomiast, czy to się przyjmie czy nie, to zdecydują oczywiście o tym mieszkańcy. Do kilku rzeczy chciałbym się odnieść, które w trakcie dyskusji się pojawiły. To, że powstała koncepcja, oczywiście bardzo dobrze, bo będziemy ją oceniali za chwilę i dopiero wtedy wówczas będziemy mogli stwierdzić, czy jest to koncepcja realna i dobra dla mieszkańców, i tak naprawdę oceniają to mieszkańcy, a nie my. Bo myślę, że wielu z nas po prostu z tej komunikacji miejskiej po prostu nie korzysta, tak jak ja. Więc co do sensu i potoków i taktowania nie chciałbym się wypowiadać. Natomiast, jeśli chodzi o to, czy ten materiał powinien być przyjęty



dzisiaj czy też nie, to drodzy Państwo, tak naprawdę będziemy przyjmowali słowa wypowiedziane bardzo profesjonalnie, ale nie cały materiał, bo tak naprawdę co w pozostałych stronach materiału jest napisane, nie mieliśmy szansy zobaczyć. To po pierwsze. Po drugie, Pan Prezydent zauważył, będąc radnym, że wielokrotnie w ówczesnych czasach słyszeliśmy odpowiedź, że to jest tajemnica spółka. To co dzisiaj spółka zrobiła z tym materiałem, to zrobiła to samo, co kilka lat temu, a więc niestety nic się nie zmieniło, bo my z tym materiałem niestety nie mieliśmy szansy zapoznać się wcześniej. Mówiono, że jest coś, ale jeszcze nie dzisiaj, jeszcze nie dzisiaj, dowiedzieć się. I faktycznie się dowiedzieliśmy. Tylko dzisiaj Państwo zmuszacie nas do tego, żebyśmy zagłosowali za tym, co powiedział Pan omawiający ten materiał, nie natomiast sam materiał, bo nie wiemy co dalej jest po prostu zapisane. Ponadto wiele rzeczy, które zostało powiedziane, wyjaśniłby już dawno bilet elektroniczny. Mielibyśmy dokładną wiedzę, ile osób korzysta mających ulgi, ile osób korzysta jeżdżących z gmin ościennych. Co do zachwywania się wyliczeniem, ile dopłacamy do gmin, to pragnę zauważyć, że to jest tylko i wyłącznie hipotetyczne założenie wyliczone na podstawie jednego bądź dwóch miesięcy i nie ma to nic wspólnego z rzetelnym wyliczeniem. Rzetelne wyliczenie byłoby na podstawie biletu elektronicznego bądź zbadania całego roku, a jak rozumiem materiał był robiony w przeciągu dwóch miesięcy. Wtedy wówczas byśmy wiedzieli, czy strata generowana na poziomie 25 w jednej z gmin, to jest strata realna, czy też strata w miesiącu badanym, bo może się okazać, że na przykład w miesiącu sierpniu akurat była górka i w bilansie rocznym wszystko wychodzi bardzo dobrze. Jeśli chodzi o konsultacje myślę, że one są bardzo ważne. I przecież Prezes rok temu dużą wagę na to poświęcał. Bo pamiętajmy że jesteśmy społeczeństwem, które się starzeje i tak naprawdę z komunikacji miejskiej, co zresztą było zauważone, w dużej mierze korzystają osoby uprawnione do ulg bądź zwolnień z opłat, a więc osoby po prostu starsze. Ponadto, jeśli chodzi o konkurencyjność Komunikacji Miejskiej, to przytoczę taki jeden argument i myślę, że to jest bardzo ważne, bo oczywiście taktowanie, to że jeżdżą autobusy w tzw. stadach, to że jest czysto bądź brudno, że są nowe, to jest oczywiście ważne, ale myślę, że równie ważna w dzisiejszej dobie kryzysu jest również cena. Podam tylko przykład. Na trasie Płock – Warszawa PKS Płock zaproponował nam 1.000 zł netto, Komunikacja Miejska 1.300 zł. Przy dwóch autobusach to jest 600 zł, więc myślę, że wybór był prosty. To po pierwsze. Po drugie – nie wiem, czy państwo pamiętacie, wchodziła swego czasu taka marka i szła z hasłem: Cena Czyni Cuda. Ten produkt, który proponowała, nie miał nic wspólnego z dobrą jakością, nie miał nic wspólnego z dobrym wyglądem. Do dzisiaj w dużych sieciach, pomimo dużych kosztów za wynajem, ten produkt się utrzymuje. A więc myślę, że podstawowe podejście, oprócz tego prezentowanego, to jest również cena. Bo proszę zauważyć, co będziemy za chwilę omawiali przy absolutorium, że jesteśmy miastem, po pierwsze – starzejącym się, a po drugie portfel mieszkańców niestety kurczy się w sposób drastyczny. Dziękuję bardzo.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Szanowni Państwo, odniosę się najpierw do tego, czy i dlaczego ten materiał chciałbym, żeby nawet nie był przyjmowany. Bo to nie jest kwestia przyjęcia tego materiału, bo zwróćcie Państwo uwagę, to jest też na wniosek tutaj nasz i Prezydenta Buczkowskiego, pojawił się w ogóle jako nawet nie temat sesyjny, tylko prezentacja multimedialna, która tak naprawdę ma pomóc Państwu w podjęciu decyzji w kontekście kolejnych uchwał - uchwał zmieniających taryfy, uchwał zmieniających strefy. I po to była ta prezentacja przede wszystkim. Natomiast na komisjach, Komisji Gospodarki Komunalnej, kiedy były omawiane te uchwały, był Pan Prezes, byli pracownicy Komunikacji Miejskiej i starali się wszystkie wątpliwości rozwiązać. Chcieliśmy, żeby te wątpliwości były rozwiązane jeszcze raz na sesji, stąd nie cały materiał, który jest w kilku segregatorach, ale bardziej wnioski z tego materiału zostały zaproponowane na sesji. I to jest jakby pierwsza uwaga. Natomiast

odnosząc się do szczegółów, ale nie chciałbym jak gdyby, ale jednak momentami chyba trzeba, bo Pani radna miała wątpliwości co mam na myśli mówiąc: skansen. Ja chciałbym powiedzieć, że skansenem był sposób zarządzania tą spółką przez wiele, wiele lat i to że nie było informacji na ile, rzetelnych informacji, ta spółka jest deficytowa, na ile deficytowe są poszczególne usługi tej spółki. I niestety tak było. Wszystko było owiane tajemnicą handlową tej spółki i o tym wszyscy radni doskonale wiedzą, bo nie tylko ja pisałem te interpelacje kilka lat temu jako radny. A potwierdził to Pan mówiąc, że takie schematy komunikacyjne, jak w Komunikacji Miejskiej w Płocku, właściwie już tylko tu się ostały, więc stąd jak gdyby to słowo skansen. W kontekście taktowości nie będziemy sprzeczać. Tu ja jestem laikiem, Pan być może radny Milewski jest niesamowitym fachowcem utrzymując taki stan rzeczy przez wiele lat w komunikacji miejskiej i pewnie dalej by utrzymywał. Natomiast podejmujemy różne działania. Jedne działania podejmujemy w komunikacji miejskiej, inne działania mające na celu zmianę tego stanu rzeczy. I i poprawienie, jeśli chodzi o tą taktowość w komunikacji miejskiej, to będzie budowa ciągu ulic: Otolińska, Graniczna, Targowa, a później łącznika. I te ciągi komunikacyjne sprawią, że rzeczywiście będzie łatwiej zniwelować negatywny wpływ przecinającej miasto kolei. Obsługa sąsiednich gmin – tutaj także była uwaga, że czasami trzeba prowadzić deficytową działalność, natomiast jak długo, na jaką metę i czy nas na to stać i w jakim wymiarze. Każdy przedsiębiorca, każdy przedsiębiorca musi sobie na to odpowiedzieć. Natomiast tutaj ja obawiam się jednej rzeczy, że przez wiele lat, i to mówię: niestety, bo Pan radny powiedział w kontekście wynajmowania autokaru PKS, Komunikacja Miejska, niestety ja sądzę, że nie przewozy turystyczne w tym momencie są celem komunikacji miejskiej, bo tam jest prywatny rynek przewoźników, który sobie rywalizuje na tym rynku. Żle byłoby, gdyby to była nieuczciwa konkurencja wobec tych przewoźników kosztem tak naprawdę mieszkańców miasta. Ja nie chciałbym, żeby poniżej kosztów Komunikacja Miejska jeździła na przewozach turystycznych, bo to nie tędy droga. I tego oczekuję od Prezesa. A więc jeśli już, to uczciwa konkurencja, a nie nieuczciwa. Natomiast prośba rzeczywiście, niekoniecznie w tym kontekście tego materiału, bo ja nawet nie wiem czy my go musimy głosować, natomiast w kontekście uchwał, byśmy dzisiaj te uchwały po prostu podejmowali, i nie głosowali. Bo zresztą to jak gdyby Rada Miasta już podjęła taką decyzję nie odrzucając tego wniosku, który był złożony na początku. Natomiast uważam, że zawsze jest czas na to, że o tym materiale dyskutować, udoskonalać. Na to jeszcze mamy czas, tym bardziej że to może potwierdzić Prezes Komunikacji Miejskiej, tak konsultacje z mieszkańcami, jak i jeśli chodzi o Radę Miasta czy o komisję, ten materiał jeszcze może stanąć, możemy rozmawiać, możemy nadzwyczajną sesję w lipcu jeszcze zrobić, jeśli Państwo tego będą oczekiwali, bo taka musi być wola radnych. Natomiast ja odnoszę się tutaj do uchwał Rady Miasta i proszę o przyjęcie tych uchwał na tej sesji. [...] Jeszcze jedna rzecz, taka drobna, bo to jest też jak gdyby odpowiedź, bo tutaj Pani radna powiedziała o 44%-owej podwyżce, która dotyczy rzeczywiście nawet nie do końca tej samej usługi. Mamy usługę, która kosztowała 50 zł w 2001 roku. Pani radna, w 2001 roku 50 zł kosztowała usługa - być może przy okazji jeszcze dyskusji o konkretnej uchwale i o taryfach porozmawiamy, bo Pani radna będzie chciała jeszcze do tego wrócić, ale ja powiem – 50 zł ta usługa kosztowała na jedną linię. W tej chwili uwzględniając tylko i wyłącznie poziom inflacji, nie mówię o cenie paliwa, która od 2001 roku to jest 100% więcej, ale uwzględniając tylko i wyłącznie poziom inflacji od 2001 roku ta usługa, bo tu przeliczyliśmy szybko, powinna wynosić 68 zł. Propozycja jest 72 zł, bo to nie tylko o poziom inflacji, to także chociażby cena od 2001 roku jak zmieniła się benzyny, ropy. Natomiast proszę zwrócić uwagę, że poszerzamy tutaj, że nie [...] będzie na jedną linię, tylko na wszystkie linie. Więc ta usługa jest owszem droższa, ale nieco inna, lepsza. Natomiast powtórzę jeszcze raz – od 2001 roku zmieniła się dosyć wyraźnie cena paliwa, natomiast cena tej usługi w ciągu tych 10 lat nie uległa w ogóle zmianie. Ale to być może do tego jeszcze wrócimy przy okazji rozmowy o taryfach. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Szanowny Panie Prezydencie, ja rozumiem, że jest Pan polonistą, a nie matematykiem, ale jak Pan wygrał wybory w 2010 roku i teraz chce Pan obciążać mieszkańców Płocka inflacją od 2001 roku, to jest to jakieś kuriozum w skali kraju naszego całego, jeśli Pan liczy ludziom inflację od 2001. Pytam się – a może Pan policzy od 1999, 1998, 1997? Niech Pan policzy, może tam były wyższe inflacje, poziomy inflacji. To jest po prostu dziwne podejście w tej chwili do tematu, jeśli Pan chce w ten sposób obciążać mieszkańców Płocka podwyższając im bilety miesięczne o 44%, tłumacząc to tak ni stąd ni zowąd: bo inflacja od 2001 roku tak wysoko podskoczyła. To naprawdę jest Pan świetny w tym. Wrócę tylko do jednego punktu w tym programie, który był prezentowany na spotkaniu dwóch komisji przez Pana Prezesa: *Aktualizacja harmonogramu wdrożenia zmian w systemie komunikacji miejskiej w Płocku*, bo to z punktu widzenia pasażerów jest istotniejsze. Panie Prezydencie, my nie byliśmy zaznajomieni z tym materiałem, który dzisiaj nam zaprezentował Pan, żebyśmy się dobrze zrozumieli. Ja dwukrotnie w tym roku w interpelacji, wiedząc już o tym, że Państwo wydaliście 100 tys. zł – 50 tys. z Komunikacji, 50 tys. zł z miasta, na ten materiał, pytałam się dwukrotnie w interpelacjach, jakie są wnioski z tego płynące. Dwukrotnie nie otrzymałam od Państwa żadnej odpowiedzi konkretnie. Mało tego, na tym wspólnym posiedzeniu komisji otrzymując ten materiał zupełnie inny od tego, który jest dzisiaj zaprezentowany, bo czego innego dotyczy, poprosiłam Pana Prezesa o to, żeby nam przedstawił wnioski z tego materiału opracowanego właśnie przez firmę z Gdyni. Pan Prezes powiedział, że to nie jest przedmiotem naszego dzisiejszego posiedzenia. Więc nie mieliśmy żadnych informacji, więc kiedy mieliśmy się z tym zapoznać. Jeszcze, jeśli Pan, nie będę tu Pana obwiniać, bo jakby tu wina nie leży po Pana stronie, po prostu przerzucał slajdy oszczędzając czas w ten sposób, w związku z tym my nie mieliśmy jako radni możliwości zapoznania się z tym materiałem sami, nie wiem, tu chyba przemknęło 120 stron, o ile dobrze słyszałam, ten materiał obejmuje. W związku z tym nie jest zasadne w ogóle omawianie tego materiału na dzisiejszej sesji. On powinien być omawiany na posiedzeniach komisji. A jeśli już tak Państwo zrobiliście, to zajmijmy się tym materiałem spokojnie na posiedzeniach komisji i przejrzyjmy tak naprawdę, co tam jest. A wrócę tylko do aktualizacji harmonogramu. Z uporem maniaka powtórzę – kiedy Państwo przewidujecie konsultacje na temat nowej organizacji linii autobusowych z mieszkańcami Płocka? Bo w harmonogramie konsultacji po prostu brak. I jeśli dla Pana radnego konsultacją jest wywieszenie informacji, że od tego dnia płocczanin będzie jeździł w ten sposób i płacił tyle, to nie ma nic wspólnego z konsultacją. To jest tylko poinformowanie. A zgodnie z tym materiałem informacje będą wywieszone na przystankach autobusowych w dniu 29 września, a 30 września już będzie wdrożony nowy program. W związku z tym nie ma ani konsultacji, ani rzetelnej informacji.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dziękuję bardzo Pani radnej. Ponieważ rodzi się powolutku spór czy powinniśmy przyjmować dzisiaj ten materiał czy nie, myślę że będziemy zgodni, co do tego jesteśmy zgodni, iż po raz pierwszy ten materiał widzieliśmy i jednocześnie Pan Prezydent też sugeruje, że nie widzi potrzeby przegłosowywania tego materiału dzisiaj. To jest, proszę Państwa, materiał według mnie bardziej informacyjny niż decyzyjny, więc jeżeli nie słyszę głosu sprzeciwu, to pozwolę sobie nie poddawać go dzisiaj w ogóle pod głosowanie. Przyjmujemy go jako materiał informacyjny. Czy ze strony Panów Prezydentów też jest tutaj zgoda? Więc przynajmniej nie toczmy sporów w tej materii. [...]”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Nowickiemu.

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Panie Prezydencie! Ja wierzę, że Pan Prezydent ze swoimi zastępcami nie doprowadzą do takiej sytuacji, jaka miała miejsce ze zmianą rozkładu jazdy pociągów. To się zakończyło jakąś

dymisją poważnego ministra. W związku z tym ja liczę na to, że Państwo to przeprowadzicie w sposób oczywisty i zrozumiały dla mieszkańców Miasta Płocka. Jest to w zasadzie działanie, które jest banalnie proste. I tutaj co opowiada koleżanka radna Kulpa mam nadzieję, że ona mija się z prawdą i nie doczytała jakiegoś wersetu. Wierzę w Prezydenta i wierzę, że to, że tak powiem, rozwiążą w sposób prosty i oczywisty, mając kontrolę nad spółką, bo jak wiemy, spółka opowiadała rok temu rzeczy, które się po prostu nie mieszczą w głowie. Następną sprawą to jest - ja bym chciał wrócić, jednak chciałbym zadać kilka pytań, bo wychodzi na to, że tutaj Państwo radni chcielibyście w ogóle ten materiał, żeby został dołączony do protokołu z sesji i żebyśmy na ten temat w ogóle nie dyskutowali. W związku z tym to ja mam takie pytania, które uważam, że są pytaniami dość istotnymi co do całości. Mianowicie, pierwsza sprawa, to chciałbym Pana, który wprowadzał, który przygotował ten materiał, chciałbym się zapytać jaka powinna być właściwa relacja w naszym mieście pomiędzy operatorem a organizatorem. To jest pierwsza sprawa. Chciałbym, żeby Pan się ustosunkował do czynników zewnętrznych, które mogą w sposób znaczący poprawić jakość komunikacji miejskiej. Mam tu na myśli między innymi płatne strefy parkowania, jakie inne. Ja rozumiem, że Pan Prezydent Nowakowski podjął polityczną decyzję odstępując od tych stref, ale myślę, że może trzeba pracować nad tym, żeby on zmienił tą swoją decyzję. Następną sprawą to jest taka - chciałbym się dowiedzieć coś więcej na temat zakładu, który Państwo też badaliście, jak ten zakład, struktura wewnętrzna tego zakładu, jak Państwo to oceniacie, czy Państwo w ogóle zajmowaliście się tym. Bo myśmy ostatnio ze znajomymi dyskutowali, ja im zadałem takie pytanie: wyobraźcie sobie Państwo firmę, która ma 20 autobusów, 30 kierowców, działa w sytuacji monopolu, nie musi mieć marketingu, i w związku z tym pytam się tych znajomych: ile byście ludzi zatrudnili w tej firmie, prezesów, wiceprezesów, księgowych, wiceksięgowych itd., itd.. I ci znajomi mówią - na 30 ludzi to pewnie 5 osób jakby pracowało, to świat i ludzie. A w naszej Komunikacji Miejskiej pracuje [...] 4 - 5 razy więcej ludzi. W związku z tym stosunek tych etatów jest w ogóle według mnie, drobnego biznesmena, zatrważający. Nie wyobrażam sobie, żeby takie przedsiębiorstwo mogło funkcjonować. Jeżeli uwzględnimy efekt skali, która jest oczywiście w tej firmie, to współczynniki powinny być daleko dalej idące. W związku z tym prosiłbym, żeby na takie dość fundamentalne pytania Pan odpowiedział, bo jeżeli mamy tutaj eksperta, z którym możemy porozmawiać pierwszy raz od 8 lat czy tam 10, to chciałbym tą obecność wykorzystać, bo wygląda na to, że niestety więcej z tym Panem się nie spotkamy, a materiał może gdzieś tam będzie na półkach i nie będzie nawet można do tego mieć pytań. To tyle. Prosiłbym o jakieś na tego typu pytania odpowiedzi."

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Znaczący tutaj Pan radny Nowicki jakby zaczął, jeśli mamy rzeczywiście już poprosić o to wyjaśnienie, to jeszcze bym prosiła o ustosunkowanie się do dwóch rzeczy, które są zawarte w tym materiale, który został nam przedstawiony przez Pana Prezesa. Otóż tu Pan już powiedział o tych płatnych strefach parkowania. Jeszcze proszę o odniesienie się do ewentualnych propozycji wprowadzenia bus pasów w Mieście Płocku, i to co również w moim przekonaniu jest bardzo niepokojące, o wyłączeniu w ogóle niektórych ulic z centrum miasta z ruchu samochodów osobowych i zostawienie tylko tych ulic dla autobusów komunikacji miejskiej - czy planujecie Państwo to wprowadzić, czy to jest tylko propozycja Prezesa Zarządu Spółki?”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Ja tak króciutko gwoli wyjaśnienia Pani radnej. Chodziło mi, w kontekście wskaźnika inflacji, że w 2001 roku cena tej usługi wynosiła 50 zł i przez 10 lat nie była w ogóle korygowana. Nie, tylko

chciałem pokazać, że gdyby była przynajmniej, zgodnie nawet nie z rynkowymi zasadami, tylko podnoszona tak jak większość cen usług w Płocku przez ostatnie lata, podnoszona tylko i wyłącznie o wskaźnik inflacji, nie licząc się, jak powiedziałem, chociażby z ceną benzyny, to by wynosiła 68,5 zł. Natomiast przykro mi, że nie jesteśmy w stanie się porozumieć i że Pani radna nie słyszy tego co mówię, natomiast słyszy zupełnie coś innego. Natomiast to tylko gwoli wyjaśnienia. W kontekście decyzji, Panie radny Nowicki, to decyzja społeczna, nie polityczna, jeśli chodzi o płatne strefy parkowania. Mieszkańcy miasta, na dziś przynajmniej, a sądzę że radni są reprezentantami, przynajmniej tak to postrzegam, społeczności miasta, nie są zwolennikami wprowadzenia płatnych stref parkowania w Płocku. Staramy się ten problem rozwiązać inaczej i to jest jak gdyby istotne. W kontekście tych jeszcze szczegółowych pytań, tutaj jest prośba do Pana, żeby spróbował Pan odpowiedzieć. Ja tylko chciałbym podziękować tym wszystkim płocczanom, którzy wsparli Pana w stworzeniu tego opracowania, tego materiału, bo chyba dzięki temu właśnie był Pan w stanie uwzględnić specyfikę Płocka jako miasta specyficznym położonego z tą nieszczęsną linią kolejową, która przecina miasto. I tu chciałbym w tym miejscu też podziękować tym wszystkim, którzy Pana w opracowaniu tego materiału wsparli. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Nowickiemu.

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Panie Prezydencie, ja muszę Panu powiedzieć, że myślę, że się nie pomylę, chociaż nie mam takich badań i nikt do mnie nie przychodził, ale sądzę ten społeczny aspekt, gdybyśmy uwzględnili, to naprawdę chyba nikt w Płocku nie jest za podwyżkami. Tak to wygląda. I myślę, że wiele osób jest przeciwnych płatnych strefom parkowania. [...] Niektórym to się moje poglądy w tej kwestii nie będą specjalnie podobały, natomiast ja myślę, że te płatne strefy parkowania, które byśmy umiejętnie zlokalizowali w Mieście Płocku, w sposób znaczący poprawiłyby komfort wszystkim mieszkańcom Miasta Płocka i usprawniły funkcjonowanie pewnych spółek. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: Dziękuję bardzo. Zapewne nikt nie jest za podwyżkami, ale zapewne też nikt nie jest za tym, żeby dopłacać za kogoś innego, nikt nie jest za tym, żeby zadłużać miasto i swoje własne gospodarstwa w nieskończoność. Niestety możemy wydawać tyle pieniędzy, ile mamy i matematyka tutaj jest bezwzględna, bez względu na to jakie uczelnie kończyliśmy, szanowni Państwo.[...]

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Ad vocem do ad vocem. Jeśli Pan radny złoży taką propozycję, na pewno pochylimy się nad nią, jako Prezydent z Zastępcami, i przedstawimy ją także Wysokiej Radzie do oceny. Więc tutaj liczę na konstruktywny głos Pana radnego. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Marcinowi Gromadzkiemu.

Pan **Marcin Gromadzki** powiedział: „Ja postaram się w kolejności zadawania tych pytań, ze zgrupowaniem jak gdyby w stosunku do osób zadawających. Pytanie Pana radnego Piotra Nowickiego o płatne strefy parkowania w mieście. Ja jestem ekonomistą, transportu, więc odpowiadam z tego punktu widzenia, jeszcze miłośnikiem transportu publicznego – jak najbardziej wszelkie restrykcje wobec użytkowników samochodów osobowych poprawiają sytuację transportu publicznego. Ja, proszę Państwa, zajmuję się badaniami marketingowymi różnej treści, różnego rodzaju. I w miastach, które dysponują

dużymi budżetami na badania marketingowe prowadzi się badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, czyli losuje się 1% gospodarstw domowych, w tych gospodarstwach domowych losuje się określoną osobę i pyta się ją o motywację przy poruszaniu się w mieście. I, proszę Państwa, zadawane jest pytanie także, jaki czynnik skłoniłby do rezygnacji z korzystania z samochodów głównych użytkowników samochodu w rodzinie. Jeśli Państwo myślicie, że wzrost ceny paliwa, broń Boże. W kilku procentach jedynie podwojenie ceny paliwa by spowodowało zniechęcenie do korzystania z transportu indywidualnego. Daleko idący wzrost jakości komunikacji publicznej też specjalnie nie oddziałuje na użytkowników samochodów osobowych. Ale wszelkie restrykcje, czyli płatne parkowanie, bus pasy, to są te narzędzie polityki transportowej, które w największym stopniu działają. Bo jeżeli nawet ten bus pas zapewni oszczędność kilku minut, ale autobus przejeżdża obok stojących w zatorze drogowym samochodów, to korzyść jest niesamowita pod względem psychologicznym. Ja tu podziwiam determinację władz Miasta Warszawy, wspieranych autorytetem Pana prof. Suchorzewskiego, które konsekwentnie kolejne ulice dwupasmowe przeznaczają jeden z pasów na bus pasy i osiągają niesamowite efekty. Dzisiaj ta Warszawa pod względem natężenia ruchu drogowego, pomimo przyrostu zarejestrowanych samochodów, jest znacznie bardziej przyjazna dla użytkownika niż jeszcze 7-8 lat temu. Jeśli chodzi o dalsze pytania Pana radnego, jaka powinna być relacja pomiędzy organizatorem a operatorem, ja tylko odpowiem tutaj – partnerska, bo to jest temat rzeka na całą kolejną jak gdyby dyskusję. U Państwa organizator dopiero się konstituuje, bo przecież nie ma zarządu transportu publicznego, który by ogłaszał przetargi na obsługę linii, zatrudniał operatorów prywatnych. A więc to jest temat jak gdyby bardzo długi. Jeśli chodzi o ocenę zakładu – nie była prowadzona. To były tylko badania rynku, który ten zakład ma. Myśmy w ogóle w spółce nie byli do momentu weryfikowania przychodów, które uzyskaliśmy z rynku, z przychodami z rzeczywistą sprzedażą. Nawet nie prosiliśmy o dokumenty ekonomiczne – finansowe, bo nie o to w tych badaniach chodziło. I zakończę tę serię odpowiedzi, że z przyjemnością wielką z Państwem się spotkam jeszcze nie raz. Ja jestem pasjonatem tego co robię, w związku z tym nie podchodzę do wszystkiego przez pryzmat tego, że przyjeżdżam tylko wtedy, kiedy ktoś mi za to zapłaci. Także z wielką przyjemnością mogę się jeszcze z Państwem spotkać. W Płocku byłem nie raz, aż Pani radna się zastanawiała, czy przypadkiem nie jestem mieszkańcem tego miasta ze względu na jakąś tam znajomość topografii. Pan radny Piotr Kubera, likwidacja linii 29. Ta 29 się okazała taka bardzo słaba i tak na dobrą sprawę, gdyby kierować się wyłącznie ekonomią, to przez Grabówkę nic nie powinno jeździć. Ale my się ekonomią absolutnie wyłącznie nie kierujemy, dlatego zaproponowaliśmy tam linię o charakterze socjalnym. Skoro z Grabówki chce się jeździć na cmentarz komunalny, to 4, która obejmuje praktycznie całe miasto nową trasą, obejmuje Grabówkę również, co 60 minut, na pół z nią 15 z Boryszewskiej przez centrum miasta do Podolszyc, czyli już praktycznie od przystanku Kwiatka – Kolegialna mamy autobusy co pół godziny. Zwrot: normalne miasto, to jest zwrot statystyczny, proszę Państwa, bo miast wielkości Płocka, mających jedną trącję, jest w Polsce określona liczba. Akurat tak się składa, że ja jestem jedną z dwóch firm w kraju, która tego rodzaju badania marketingowe robi i ja mam większy udział w rynku niż konkurent, w związku z tym mam pewien pogląd jak to wygląda w innych miastach. Mało tego, wyniki badań konkurencji i moje też są często gdzieś publikowane. A więc pod względem zachowań komunikacyjnych, rozkładu przestrzennego popytu Płock jest anormalny, ale nie jest to stwierdzenie w jakiś sposób pejoratywne, tylko wynika ze specyfiki tego miasta, w których dowozi się pracowników do dużego jednego pracodawcy. Teraz przejdę do serii pytań Pana radnego Mirosława Milewskiego – takt nie sprawdzi się w perspektywie czasu. Ja powiem szczerze, że przeżywałem déjà vu. W 2004 roku to samo słyszałem od radnego opozycji z Chełma, który potem kiedy został prezydentem mówił, że dziękuje bardzo za wprowadzenie taktu, bo przychody komunikacji miejskiej wzrosły o 30%. W 2006 roku w Olsztynie przewodniczący klubu radnych opozycji mówił: proszę Pana, u nas jest pewna specyfika, takt się u nas nie sprawdzi. Wprowadzony we wrześniu i dzisiaj miasto nie wyobraża sobie kształtowania oferty komunikacji miejskiej bez taktu. I

wreszcie w Grudziądzu w 2008 roku, gdzie od ówczesnego szefa opozycji słyszałem: proszę Pana, u nas to jest wszystko inaczej, ludzie są specyficzni, takt się nie sprawdzi, a nie tak dawno Grudziądz cieszył się, że od wprowadzenia rewolucji komunikacyjnej w perspektywie 3 lat przychody z komunikacji miejskiej bez podwyżek podwoiły się. Dlaczego? - Ludzie intensywniej zaczęli korzystać z komunikacji miejskiej. Więc, jeżeli rzeczywiście w Płocku jest specyficznie i ludzie, mieszkańcy, akceptują przypadkowość funkcjonowania komunikacji miejskiej, to odpowiadam: takt się absolutnie nie sprawdzi. Zarzucono mi zagalopowanie się, że finansowanie gmin podmiejskich jest łamaniem prawa w kontekście... przy tym stwierdzeniu, w kontekście tego, że przecież każdy przedsiębiorca może świadczyć usługi deficytowe. Owszem, ale pragnę powiedzieć, że Komunikacja Miejska Płock świadcząca usługi z zakresu transportu publicznego, nie jest w tym momencie przedsiębiorcą, który działa na własne ryzyko finansowe zupełnie w oderwaniu od zewnętrznych uregulowań prawnych. W 2009 roku 3 grudnia weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE 1370/2009, które określiło zasady finansowania komunikacji miejskiej. Rozszerzenie tych zasad przyniosła krajowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku. Absolutnie nie wolno finansować usług transportu publicznego komunikacji miejskiej na obszarze innej gminy z jednej gminy bez jakiegoś określonego powodu. W Zielonej Górze tym powodem miało być poszerzanie horyzontów mieszkańców miasta, czyli docieranie do atrakcyjnych terenów zielonych poza miastem - nie obroniło się. Prezydent po nomen omen wniosku opozycji, która zarzuciła wyprowadzanie pieniędzy z budżetu miasta do gmin ościennych, musiał się z segmentu komunikacji miejskiej świetnie funkcjonującej wycofać. Ja nie udzieliłem absolutnie rekomendacji dla pomysłu likwidacji linii podmiejskich. Proponuję jedynie racjonalizację tego segmentu. Dlaczego o godzinie 4<sup>05</sup> z Sobowa dla jednego pracownika Orlenu ma jechać autobus? Jeżeli gmina zapłaci tyle, ile brakuje do pokrycia pełnych kosztów, proszę bardzo, niech sobie jedzie z tego Sobota, czy z Proboszczewic, czy z jakichś innych miejscowości. Natomiast ograniczmy się w kursach tam, gdzie są pasażerowie. Propozycja obsługi Gminy Słupno nowa, wynegocjowana przez spółkę, to godziny 5<sup>00</sup> do 19<sup>00</sup>, bo w tych godzinach jest jakiś popyt, nie ma tam już kursów po 22<sup>00</sup>. Ile osób straci pracę zgodnie z tą rekomendacją - w ogóle nie zakładam stracenia pracy, ponieważ dążę za wszelką cenę do tego, aby utrzymać obecną wielkość oferty przewozowej. Komunikacja Miejska jest firmą, w której następuje naturalny odpływ kadr, więc nawet gdyby trzeba się było troszkę ograniczać, jeżeli ten proces byłby rozłożony w czasie, to on przejdzie ewolucyjnie. Rola przewoźników prywatnych w perspektywie 10-15 lat. Proszę Państwa, ja akurat wywodzę się z Gdyni, w której od 1992 roku funkcjonuje Zarząd Transportu, który zleca usługi przewozowe. W tej chwili jest 8 przewoźników: 3 komunalnych, 5 prywatnych. Startują do przetargów organizowanych przez Zarząd Transportu. Podobnie jest w Warszawie i w szeregu innych miastach. Więc w perspektywie 10-15 lat w Płocku będzie Zarząd Transportu Miejskiego, jakiś fragment oferty przewozowej będzie obsługiwać Komunikacja Miejska, a reszta przewoźnicy prywatni. I proszę Państwa, jestem przekonany, że system będzie zintegrowany i ci przewoźnicy prywatni nie będą działać na własne ryzyko finansowe, bo ekonomia i statystyka są nieubłagane. W perspektywie ostatnich 5 lat oni w skali kraju się kurczą. Chociażby przykład stolicy, który tu był wielokrotnie podawany - przewoźnicy podmiejscy, którzy z gmin ościennych do stolicy wjeżdżali, jeżeli rok 2008 to jest 100, to rok 2012 to jest 40% i będzie to stopniowo maleć w miarę wzrostu jakości komunikacji miejskiej. Proszę Państwa, kwestia sztafardowa, przepraszam ale nowy układ tras linii nie jest kompetencją Rady Miasta, więc konsultacje społeczne w tym zakresie nie powinny być przeprowadzane. Przepraszam, że mówię to brutalnie szczerze, ale gdyby chcieć zrobić układ komunikacyjny w oparciu o konsultacje społeczne, czyli zgłaszanie wniosków osób zainteresowanych, to wszystkie linie rozpoczynałyby się w Borowiczkach, bądź też Imielnicy, i doprowadzały do wszystkich możliwych celów podróży w mieście. Tylko pytanie, czy dałoby się to obsłużyć 100 autobusami w ruchu czy też 150, na przykład za 70 mln zł dopłaty w skali roku. To co ja Państwu przygotowałem wynika z badań, które objęły 100% pasażerów nie 80% i jest to pewne rozwiązanie, które być może mogłoby

ulec pewnemu udoskonaleniu. To się już stało, bo spółka od momentu, kiedy dysponuje wynikami badań marketingowych, suchymi wynikami, powołała zespół, który zajął się konstrukcją rozkładów jazdy na podstawie tej koncepcji. Proszę Państwa, ja jestem praktykiem, ja już takich koncepcji mam wdrożonych kilkadziesiąt. I bardzo fajnie jest zaprezentować coś szerokiemu gremium, jakąś wizję, która potem matematycznie nie jest realizowana, czyli zaprojektować trasy linii, których się po prostu nie da odpowiednio ułożyć. Rozkłady jazdy na podstawie tej koncepcji zaczęły być układane w połowie stycznia 2012 roku. Ofiarnie pracuje zespół spółki, pracowników, między innymi także autor koncepcji zeszłorocznej. Po prostu Pan Prezes, który wówczas startował jako Prezes spółki, nie miał świadomości jak pracochłonne jest to przedsięwzięcie. Państwo tutaj podnosiliście temat kongestii drogowej i zakłóceń w komunikacji. Przecież zbadane czasy przejazdów zostały w tej chwili wrzucone do specjalnego arkusza w oprogramowaniu specjalistycznym komputerowym, które różnicuje silnie czasy w zależności od natężenia ruchu drogowego. To jest straszliwy problem matematyczno – ekonometryczny. Pół roku trwa praca nad rozkładami jazdy. I tak naprawdę wczoraj okazało się, że rozkłady jazdy dla dnia powszedniego po pół roku pracy zostały zrealizowane i to wszystko, co zostało założone w koncepcji wyszło. Jeszcze przed spółką sobota i niedziela. I teraz, gdyby poddać całość konsultacjom społecznym, to oznaczałoby, jak w starym dowcipie: chcesz uwalić sprawę, powołaj komisję i nic z tego nie wyjdzie. Proszę Państwa, badania marketingowe w transporcie publicznym obejmują całość populacji. Konsultacje społeczne – zgłaszają się tylko i wyłącznie zainteresowani skrajnymi rozwiązaniami, najczęściej takimi, które z punktu widzenia funkcjonowania całego miasta nie są najważniejsze. Przepraszam za tą uwagę, ale to mówię już z pewnej praktyki. Dywersyfikacja rodzajów pojazdów. Jak się to ma SIWZ. Ja nie mówiłem o markach nowych kupowanych autobusów. Ale przepraszam, Pan radny mnie trochę sprowokował. Odniosę się do skansenu, który cytował Pan Prezydent. W 2010 roku w Płocku zakupiono autobusy Jelcz 120M używane z Piły. Są to autobusy wysokopodłogowe. W piątek mam przyjemność prowadzić uroczystość w Gdyni – jeden z takich autobusów w wersji trolejbusowej będzie otwierał gdyńską linię zabytkową. To jest kwestia tej decyzji, dlaczego podjęto decyzję o zakupie autobusów, które gdyby przeprowadzono jakiegokolwiek badania odbioru tych pojazdów wśród pasażerów, nie zostawiłoby na nich suchej nitki. Kto w roku 2010 kupuje autobusy wysokopodłogowe? Nawet Armenia już tego nie robi. Proszę Państwa, Pani radna Aniela Niedzielak. Bardzo dziękuję za tak miłe słowa. Jestem wzruszony. Jeśli chodzi o objęcie Imielnicy i Borowiczek linią pospieszną A - jeżeli A, które z pętli na Podolszycach Południu by zabierało pasażerów, jeszcze miało wędrować z pasażerami z Imielnicy, to wtedy traci sens linii pospiesznej, i jeszcze potem przed Podolszycę Północ. Ewentualnie kwestia uruchomienia jednego autobusu, na przykład B, C, czy jakiegokolwiek innego. Praktycznie to jest kwestia jednego kursu rano do Orlenu, jednego powrotnego, i to samo o 14<sup>00</sup> i 22<sup>00</sup>. Koszt jednego autobusu dodatkowego w ruchu to 30 tys. zł na miesiąc, może z 10 tys. zł utarguje się z dodatkowych przychodów. Jeśli Państwo uznacie, że te 20 tys. zł w przedsięwzięcie trzeba dołożyć, nie ma sprawy. Bardzo dziękuję Panu radnemu Arturowi Krasowi za zwrócenie uwagi na stada pojazdów. To także były najintensywniej zgłaszane podczas badań marketingowych uwagi płocczan: zróbcie coś z tymi stadami, to jest coś niebywałego, co przeszkadza w korzystaniu z komunikacji miejskiej. Pan radny Iwaniak, przepraszam, nie zanotowałem imienia – bilet elektroniczny wyjaśniałby wszystkie wątpliwości ekonomiczne, a to są tylko wyliczenia hipotetyczne. Hipotetyczne niekoniecznie, ponieważ w oparciu o pełne badania, a nie tylko próbę, z uwzględnieniem trendów, ta możliwa górka w sierpniu okazała się tak naprawdę spadkiem, ale my to wszystko wzięliśmy pod uwagę. Natomiast jako ciekawostkę powiem, że moja firma mieści się w mieście Reda, 15 km od Gdyni, która jest obsługiwana przez MZK Wejherowo, pioniera w zakresie biletu elektronicznego. Dopłata budżetowa na rok 2012 wzrosła o 37% w stosunku do zeszłego roku i Pan Burmistrz niesamowicie się tym faktem zdenerwował. I miasto Wejherowo, które obsługuje tam komunikację miejską, dostarczyło dane z systemu biletu elektronicznego, które miałyby to przedstawiać. Sytuacja była dość kuriozalna. Przez 7 godzin trwała



kłótnia i w trakcie takiej prezentacji skontaktowała się z Burmistrzem małżonka, która stwierdziła, że już nie mogła czekać aż on ją zawiezie do lekarza i jedzie autobusem. I Pan Burmistrz zapytał: *A którym autobusem i ilu jest pasażerów?* Ona policzyła 23, po czym sprawdzono, że w systemie biletu elektronicznego w tym pojeździe widnieje 9. To gdzie jest pozostałych 14? Okazało się, proszę Państwa, że w świetle obowiązującego prawa nie można zmusić pasażera do rejestrowania się przy wejściu i wyjściu z autobusu. W Wejherowie to jest tak – 1/3 osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych wyrobiła sobie kartę i na początku się rejestrowała, teraz już tego nie robi. 1/3 w ogóle sobie nie wyrobiła karty – to są 80-latkowie, którym nie można nałożyć opłaty dodatkowej za brak ważnego biletu w sytuacji, kiedy nie zameldował się kartą, a 1/3 wyrobiła sobie kartę, ją ma, ale się w ogóle nie rejestruje. I niestety bilet elektroniczny w tej chwili nie rozwiewa żadnych wątpliwości poza spowodowaniem sytuacji, w której spadają przychody ze sprzedaży biletów, jeśli rezygnuje się z biletu miesięcznego o nieograniczonej liczbie przejazdów na rzecz biletu elektronicznego, tak jak w przypadku tych regulatorów zużytego ciepła. Przytykamy kartę, zabiera nam określoną kwotę, przytykamy kartę oddaje nam określoną kwotę. Akurat miastem, które pierwsze się zdecydowało na wprowadzenie takiego biletu, był Kalisz. Po dwóch latach się wycofał z wyłącznie biletu elektronicznego. Drugim miastem był Tczew, gdzie przychody ze sprzedaży biletów spadły o połowę. Miasto się znalazło w bardzo trudnej sytuacji i kolejny przetarg na obsługę komunikacji miejskiej wprowadziło bez jakichkolwiek wymagań jakościowych w stosunku do wieku taboru. Tam nie ma własnej spółki, została sprywatyzowana. Konsultacje społeczne i wydatki na badania. Ja sobie policzyłem, proszę Państwa, że budżet spółki to 56 mln zł na ten rok. W firmie handlowej, która [...] prowadzi jakąś normalną działalność w sferze biznesu, wydatki związane z marketingiem, jeśli sięgają do 1/3, to nikt nie robi problemów. Czyli z tych 56 mln na kierowanie się wynikami badań marketingowych, same badania, wnioski i strategie promocyjno – marketingowe, firma handlowa wydałaby 1/3, nie byłoby to niebezpieczne. Tu mamy kwotę 100 tys. zł. To nie są wydatki na opracowanie. To są wydatki głównie na badania marketingowe, dlatego że oparcie tego wszystkiego nie na machiawelizmie statystycznym, tylko na studentach płocczanach, 80 osób wzięło udział w badaniach, wymagało po prostu zapłacenia im za przepracowane godziny. Także jeśli nawet zestawimy tą kwotę z kwotą obrotu... ja powiem jeszcze inaczej: jeden źle alokowany autobus w skali miesiąca to 30 tys. zł, w skali roku 360 tys. zł. To, że robi się badania marketingowe, które na bieżąco służą konstruowaniu oferty przewozowej, to jest już jak gdyby standard w większości miast. Mało tego – od 2011 roku jest to standard wymagany ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, bo tam nas wprost w jednym z artykułów uczy ustawodawca, co powinniśmy robić w ramach organizowania i na pierwszym miejscu wymienia szczegółowo różnego rodzaju badań marketingowych. Przepraszam, jeśli nie do wszystkiego się odniosłem, to wszystko ze względu na ograniczony czas, który i tak nadużyłem.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dziękujemy bardzo za bardzo precyzyjne, szczegółowe odpowiedzi.” Pan Przewodniczący przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Ja jeszcze raz chciałbym Panu bardzo serdecznie podziękować, także za tą deklarację, że jeśli tylko będzie to możliwe i będzie taka wola Państwa radnych, także Komisji Gospodarki Komunalnej, której przewodniczącym się Pan Arkadiusz Iwaniak, to będzie Pan służył i swoją radą, wsparciem, a także ogromną wiedzą, jaką Pan posiada. Sądzę, że ta komisja rzeczywiście może tym 2010 rokiem, zakupem autokarów, zająć się i wyjaśnić, kto taką decyzję podjął i kto za nią bierze odpowiedzialność. A przy okazji także tutaj, to uwaga do Pana Prezesa, w kontekście pytania, czy sugestii Pana radnego Nowickiego, że kwestia informacji społeczności miasta na temat zmian, które mają nastąpić, rewolucyjnych zmian w komunikacji miejskiej, będzie podana rzeczywiście nie na dzień przed, tylko mamy czas na to, aby się do tego rzeczywiście przygotować i mieszkańców miasta w

odpowiednim czasie poinformować tak, ażeby nie było takiego chaosu, jaki spowodował dymisję jednego z ministrów. I tutaj też liczymy na być może wsparcie i wiedzę, jak to zrobić, ze strony Pana Marcina. Jeszcze raz bardzo, bardzo dziękuję.”

### **Ad. pkt 5**

Kserokopia materiału: *Sprawozdanie z realizacji uchwał Rady Miasta Płocka podjętych w 2012r.* stanowi **załącznik nr 9** do niniejszego protokołu.

Zebrani nie zgłosili uwag i wniosków do przedstawionego materiału.

Pan Przewodniczący poddał pod głosowanie w/w materiał.

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

*Sprawozdanie z realizacji uchwał Rady Miasta Płocka podjętych w 2012r.* zostało przyjęte przez Radę Miasta Płocka.

### **Ad. pkt 6**

Pod głosowanie został poddany protokół z obrad XXIV Sesji Rady Miasta Płocka z dnia 29 maja 2012 roku.

Wynik głosowania:

za – 21

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

### **Ad. pkt 7**

#### **Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków**

Omówienie projektów uchwał w sprawach:

#### **1. zatwierdzenia sprawozdania finansowego Gminy - Miasto Płock wraz ze sprawozdaniem z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 406):**

**a) rozpatrzenie sprawozdania z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok**

**b) rozpatrzenie sprawozdania finansowego Gminy Miasto Płock**

**c) informacja o stanie mienia jednostki samorządu terytorialnego**

**d) opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie o przedłożonych przez Prezydenta Miasta Płocka sprawozdaniach z wykonania budżetu za 2011 rok**

*Sprawozdanie z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok, w wykonania planów finansowych samorządowych instytucji kultury oraz informacja o stanie mienia Gminy – Miasto Płock* stanowi **załącznik nr 10** do niniejszego protokołu.

*Sprawozdanie finansowe Gminy – Miasto Płock na dzień 31.12.2011 roku* stanowi **załącznik nr 11** do niniejszego protokołu.

*Errata do informacji o stanie mienia Gminy – Miasto Płock* stanowi **załącznik nr 12** do

niniejszego protokołu.

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Arturowi Krasowi.

Pan radny **Artur Kras** Przewodniczący Komisji Rewizyjnej powiedział: „Proszę Państwa, Komisja Rewizyjna wnioskuje o przyjęcie sprawozdania finansowego wraz ze sprawozdaniem z wykonania budżetu miasta Płocka. Odnosnie dokumentów to mam do przeczytania opinię Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie o przedłożonych przez Prezydenta Miasta Płocka sprawozdaniach z wykonania budżetu. Ponadto też mam opinię Komisji Rewizyjnej. [...]”

Pan radny **Artur Kras** Przewodniczący Komisji Rewizyjnej odczytał uchwałę nr Pł 179.2012 Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie z dnia 27 kwietnia 2012 roku w sprawie wydania opinii o przedłożonych przez Prezydenta Miasta Płocka sprawozdaniach z wykonania budżetu za 2011 rok.

(**załącznik nr 13** do niniejszego protokołu).

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Radni! Mieszkańcy Miasta! Przede mną kilka zdań, bo cyfry Państwo znacie doskonale, w kontekście wykonania budżetu za 2011 rok. Niełatwego budżetu, bo w dużej mierze budżetu przygotowanego przez mojego poprzednika. Budżetu, który był zmieniany w trakcie roku. Budżetu który, i tutaj na początek zakładanych prawie 700 mln zł po stronie dochodów, to było nieco ponad 600 mln zł. W części było to spowodowane na pewno niższymi wpływami z podatku dochodowego od osób prawnych. Przyczyną ewidentnie kryzys gospodarczy, który negatywnie wpłynął na osiągnięte przez podmioty gospodarcze wyniki finansowe, kryzys, który dotknął większość samorządów. Ale tutaj jest także w 2011 roku niestety, ale brak pozyskania środków, które należało później zdjąć z budżetu, w wysokości prawie 37 mln zł ze środków unijnych za ostatni etap dróg dojazdowych. O te środki walczyliśmy właściwie przez cały ubiegły rok. W grudniu udało się podpisać umowę. Te środki wpłyną w roku bieżącym i one są już zapisane w budżecie miasta. Szanowni Państwo, bez wątpienia nie jest to realizacja budżetu ani na miarę moich planów, ani na miarę oczekiwań, ani tym bardziej marzeń. Przyszło mi realizować budżet przygotowany przez poprzednika i w jakiejś tam mierze niestety nieprzygotowany. Najlepszym przykładem jest kilka inwestycji, gdzie to wykonanie budżetu niestety nie zostało zrealizowane. Nie ma dzisiaj z nami Pana Pełnomocnika ds. Inwestycji Drogowych, kluczowych inwestycji, Pana Jacka Terebusa, który miesiąc w miesiąc spotykał się z Państwem radnymi, składał sprawozdania tłumacząc dlaczego, z jakiej przyczyny niestety tych środków nie jest w stanie wykorzystać. Państwo radni mieli miesiąc w miesiąc dokładną informację. Jeśli będą pytania sądzę, że jeszcze rozwieje wątpliwości Wiceprezydent Lewandowski. Ale zwróćcie Państwo uwagę na inny przykład - budowa bezkolizyjnego skrzyżowania al. Piłsudskiego z linią kolejową. Do tej pory środki na tym zadaniu są niewykorzystane, pomimo tego że jeszcze przed wyborami na skrzyżowaniu tym wisiał projekt, piękny projekt, którego miasto do dzisiaj nie otrzymało, bo projektant nie jest w stanie zdobyć wszystkich dokumentów tak, abyśmy mogli ten projekt po prostu od niego odebrać, wszelkich uzgodnień. Trudno powiedzieć, czy wina leży po stronie projektanta, które nie może dogadać się z PKP. Natomiast dzisiaj, także z tych powodów, realizacja tej inwestycji niestety jest zagrożona. Być może dlatego, że trzeba byłoby zbyt głęboko wejść w ziemię, bo ten projekt przewiduje tam cały czas budowę tramwaju. Szanowni Państwo, kolejnym takim przykładem jest budowa obwodnicy zachodniej. Tam projekt na ponad 170 mln zł też miał być gotowy w końcu 2010 roku. Rok 2011 to z naszej strony przede wszystkim praca właśnie nad tym

projektem po to by go odchudzić, o tym prasa pisała, po to by był realny i możliwy do realizacji już wkrótce tak, abyśmy mogli stworzyć łącznik, który połączy Podolszyce z Orlenem. Sądzę, że także już w tym roku ta pozycja będzie zrealizowana. Natomiast na co chciałbym zwrócić uwagę nie czytając, nie odwołując się do tych liczb, które Państwo znacie ze sprawozdania. Przede wszystkim na ul. Grabówka. To jest coś, co bez wątpienia chciałbym, żeby było też takim znakiem, czy symbolem tego że niemożliwe staje się możliwe, że można sytuację, którą zastałem w formie zarwanej części jezdni, ustawionego znaku, niebezpieczeństwa jakie wówczas funkcjonowało i zasypywania dołu w miejscu, w którym Wisła zabierała piasek, zrealizować, zrealizować dla dobra mieszkańców, i co ważne – w dużej mierze za środki zewnętrzne. Udało się to w ubiegłym roku, chociaż tego akurat zadania w budżecie nie było. Ono pojawiło się w trakcie roku. W tym roku jest jeszcze kończone. Czy w końcu, jeszcze raz podkreślę, co prawda tego nie ma w tym sprawozdaniu, bo umowa została podpisana na koniec roku i te środki 37 mln zł z CUPT wpłyną do budżetu miasta. Wpłyną w tym roku chociaż, tak szczerze mówiąc, chyba z poprzedniej ekipy nikt, a na pewno nikt w CUPT nie wierzył, że uda nam się te środki pozyskać. Szanowni Państwo, z tych wszystkich cyfr, zwrócę uwagę, mówiliśmy o komunikacji miejskiej, w formie rekompensaty przekazaliśmy w ubiegłym roku do Komunikacji Miejskiej kwotę 15.700.000,00 zł, w formie dopłaty do wodociągów aż 8.200.000,00 zł. Natomiast dla mnie co ważne i co istotne i co chciałbym, żeby było kontynuowane także w latach następnych – 2 mln zł zostało przeznaczone na remonty w budynkach stanowiących własność gminy, 1 mln zł po raz pierwszy na fundusz remontowy we wspólnotach mieszkaniowych. Z ważnych inwestycji, które chciałbym podkreślić, to budowa przedszkola, która rozpoczęła się, a zakończy w tym roku, na osiedlu Podolszyce Południe przez MTBS, rozbudowa ulicy Otolińskiej, Brzoskwiowej, Imielnickiej, Korczaka, Granicznej, to część ulic która... część tylko ulic, na które największe środki inwestycyjne były przeznaczone. Oprócz ulic, i to także powód dla mnie rzeczywiście i do radości, chciałbym to podkreślić, ale też do satysfakcji, to pierwszy Orlik, który powstał w ubiegłym roku, w tym roku oddany kolejny i kolejne cztery w realizacji. To także wybudowane place zabaw w ramach programu „Radosna szkoła”, gdzie przy szkołach podstawowych nr 5, 12 i 15 powstały place zabaw, w części, ponad 200 tys. zł, dofinansowane z budżetu państwa. Ze środków unijnych skorzystaliśmy przy realizacji projektu Płockiej Platformy Teleinformatycznej. Natomiast ważne inwestycje jeszcze, o których warto wspomnieć, to na pewno inwestycje w oświatę, a więc budowa hali warsztatowej z wyposażeniem w Zespole Szkół Budowlanych nr 1, w tym roku rozpoczynamy halę warsztatową w Elektryku, czy przebudowa pomieszczeń w Miejskim Przedszkolu nr 33 – tutaj dofinansowanie z PFRON, czy zakończenie w końcu budowy przedszkola na osiedlu Ciechomice. Szanowni Państwo, tak jak powiedziałem, nie jest to realizacja budżetu ani pragnień, ani marzeń, także ze względu na zadłużenie, które, jak Pan radny przeczytał, na koniec roku wyniosło ponad 352 mln zł. Stąd podjęliśmy działania mające na celu uzdrowienie tej sytuacji, uzdrowienie finansów płockiego samorządu. W tym roku pierwotnie zarezerwowaliśmy 10 mln zł na dodatkową spłatę długu, a dodatkowe 15 mln zł dzięki Państwu radnym, za co jeszcze raz dziękuję, zarezerwowaliśmy i zostało wprowadzone do budżetu bieżącego roku w maju. To tyle z mojej strony. Jeśli chodzi o szczegóły i pytania, będziemy odpowiadać na bieżąco. Dziękuję bardzo.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący przekazał głos Panu radnemu Mirosławowi Milewskiemu.

Pan radny **Mirosław Milewski** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Pozwólcie, że może nie zabiorę zbyt dużo czasu, a skoncentruję się na dwóch elementach wykonania tego budżetu: po pierwsze – finanse, po drugie – inwestycje i może drobne inne elementy. Drodzy Państwo, jeśli chodzi o finanse, to te liczby, które odczytał Przewodniczący Komisji Rewizyjnej, chciałbym przedstawić nieco inaczej, odnosząc się do pierwotnego planu budżetu miasta, który został przyjęty przez

Radę Miasta. Otóż zakładał on w planie dochodów 674 mln zł, wykonano 659 mln zł... wykonano, przepraszam, 610 mln zł, czyli na poziomie 95%. Plan wydatków zakładał 699 mln zł, wykonanie 659 mln zł, czyli 94%. Deficyt planowany podczas przyjmowania budżetu to kwota 25 mln zł, ostatecznie wyszło 49 mln zł. Bardzo znaczący wzrost. Dlaczego tak się stało. Otóż wydatki bieżące według planu to było 550 mln zł, a wykonano ostatecznie 586 mln zł, czyli o 6% więcej w stosunku do pierwotnego planu, przy zdecydowanie mniejszych dochodach. Wydatki majątkowe natomiast planowano na poziomie 148 mln zł, a wykonano w wysokości 73 mln zł, czyli 49%. Po raz pierwszy w historii tego miasta były tak niskie wydatki inwestycyjne. I tutaj chciałbym skorygować swoją tezę o nieustannej krytyce Pana Prezydenta Hetkowskiego za wyjątkowo małe wydatki inwestycyjne w roku 2002 i 2003, bo te budżety jakby były pod Pana jurysdykcją. W stosunku do ówczesnych przychodów budżetowych i proporcji do tych przychodów wydatków inwestycyjnych Pan Prezydent Nowakowski przebił Pana na minus dwukrotnie. To jest tylko i wyłącznie 11% budżetu miasta, co świadczy o już nie zastoju, ale o cofaniu się pod względem inwestycyjnym, pod względem rozwoju naszego miasta. Gdzie leży przyczyna. Otóż pokrótce postaram się być może przybliżyć niektóre tylko aspekty sprawy. Dochody własne planowano w pierwotnym budżecie na poziomie 406 mln zł, wykonano na poziomie 390 mln zł. A więc tu już jest 16 mln zł, w tym z majątku gminy 22 mln, wykonanie 8,1 mln. A taka drobna sprawa jak odsetki, odsetki od lokat bankowych oczywiście, planowano na kwotę 1,2 mln zł, wykonano na kwotę 0,2 mln zł. Tu jest kwestia dobrego zarządzania finansami, które niestety nie było najlepszą stroną roku 2011. O środkach z Unii Europejskiej Pan Prezydent już wspominał. Na planowane 65 mln zł wykonano 9 mln zł, co być może jest uzasadnione, ale stanowi istotny fakt w rozliczeniu finansowym miasta. W efekcie wzrost zadłużenia był znaczny, doszedł do 57,7%. Planowano około 52%, co uczyniło kwotę na koniec ubiegłego roku 352 mln zł. Dwie przyczyny podstawowe legły u podstaw takich, a nie innych złych wskaźników finansowych. Po pierwsze – dodatkowy kredyt w wysokości 20 mln zł, który zaplanowano w trakcie roku budżetowego podczas realizacji budżetu i był przyjęty również oczywiście przez Radę Miasta Płocka. I druga przyczyna to jest nieuzasadniony, powtarzam jeszcze raz, nieuzasadniony wzrost wydatków bieżących. To nie jest tylko moja ocena, ale ocena instytucji, która analizowała stan finansów miasta, i analizuje corocznie, równie profesjonalna firma jak dziś występująca tutaj i prezentująca nowe rozwiązania w komunikacji miejskiej. Co ta oto firma mówi: że obniżenie ratingów Płocka odzwierciedla pogorszenie się wyników miasta na poziomie operacyjnym, ze spodziewaną w średnim okresie nadwyżką operacyjną stanowiącą 7% dochodów operacyjnych w porównaniu średnio do 15% w latach 2007-2010, a więc dwukrotnie mniejsze. W 2011 roku wyniki operacyjne Płocka pogorszyły się w wyniku szybkiego tempa wzrostu wydatków operacyjnych o ponad 8% przy bardzo niskim wzroście dochodów operacyjnych tylko o 0,5%. Nadwyżka operacyjna Płocka spadła z 67 mln zł w 2010 roku i podobnych wynikach w latach poprzednich do 26 mln zł, tylko 26 mln zł w roku 2011, co stanowiło zaledwie 4,4% dochodów operacyjnych przy 11,2% na przykład w roku 2010. Tyle, jeśli chodzi instytucję, która analizuje finansowo samorząd płocki i wiele, wiele innych samorządów na poziomie gmin, miast i województw. Również na lata następne, czyli 2012-2013 instytucja ta przewiduje, że nadwyżka operacyjna może się poprawić do 7,8% dochodów operacyjnych, na co będą miały wpływ głównie dochody o jednorazowym charakterze. Najlepszym przykładem jest CIT, zwiększenie dochodów w tym roku o taki prezent swoisty w postaci CIT z PKN Orlen, które to dodatkowe dochody przyjmowaliśmy na poprzedniej sesji Rady Miasta Płocka, ale jednak nigdy nie wróci do poziomu z lat 2009-2010. Pan Prezydent wspominał o kredytach, które stanowiły z roku na rok zadłużenie miasta. Główne transze kredytowe były brane na największe płockie inwestycje. Okay, były kredyty, ale były to kredyty na inwestycje strategiczne, na inwestycje, z których będziemy korzystać za nie tylko 2-3 lata, ale i za 50-70 lat, na przykład na dokończenie budowy mostu przez rzekę Wisłę, czy też na budowę hali widowiskowo – sportowej w Płocku. W 2011 roku zadłużenie zwiększono na, jak tu już jedna radna wylansowała to słowo, tzw. pierdoły, czyli zwiększanie wydatków bieżących.

Podam tylko jeden przykład – Płocka Galeria Sztuki i trzecioligowe wystawy w porównaniu z poprzednimi latami. Ale trzecia liga to jakby chyba jest taka tendencja w której zmierzamy w piłce nożnej, w koncertach. Jeszcze chwilę pochylę się nad wydatkami majątkowymi, czyli inwestycyjnymi, czyli tym, co tak naprawdę buduje przyszłość miasta, jego rozwój w perspektywie średniej i długookresowej. To, co jest jednym z najistotniejszych elementów zarówno rozwoju, jak i poprawy jakości życia, to są wydatki na drogi. W budżecie mieszczą się w dziale transport i łączność. Planowano wydatki na ten rok w pierwotnym planie na poziomie 38,5 mln zł, wykonano na poziomie 20,5 mln zł. Dlaczego tak się stało, w jakiejś tam części wyjaśniał Pan Prezydent, natomiast w dużej części... znaczy zawsze jest tak, że nie wszystkie inwestycje się udają, to jest rzecz oczywista, i działalność operacyjna polega na tym, aby mieć przygotowanych dużo więcej możliwości przekierowania tych środków. Tego niestety zabrakło w roku ubiegłym. Wymienię tylko kilka ulic, a można tu wymieniać, wzorem Pana Przewodniczącego Jaroszewskiego, czy innych radnych w poprzedniej kadencji, gdzie wymieniali bardzo długą listę tego, co planowano, a tego ile wydano. Tutaj również można by wymienić taką listę. Wymienię jedynie kilka. Na przykład ulica Brzoskwiniowa – plan 1,5 mln zł, a wydatkowano 460 tys. zł. Kompleks ulic na Radziwiu – plan 1,1 mln zł, wydatkowano 0 zł. Parking wielopoziomowy – wydano 800 tys. zł, zgodnie z planem, pytanie: po co, skoro teraz z niego dobrowolnie zrezygnowano. Ścieżki rowerowe, jakby oczko w głowie Pana Prezydenta - planowano 500 tys. zł, wydano 400 tys. zł, a wszyscy spodziewaliśmy się, że będzie dużo więcej. Jeden z fragmentów kwartałów uliczek osiedlowych na osiedlu Borowiczki – plan 2,6 mln zł, wydano 1,1 mln zł. W Imielnicy podobnie – 1 mln zł, wydano, 0,5 mln zł. Prawdziwą porażką natomiast były inwestycje tak naprawdę duże, których w 2011 roku nie realizowano, albo udawano, czy pozorowano realizację po to, żeby jedynie zostały się w budżecie miasta Płocka. Obwodnica północna – plan pierwotny 2 mln zł, wykonanie 0 zł. Obwodnica północno – zachodnia – plan 20 mln zł, wykonanie 53.013,00 zł. II etap ul. Wyszogrodzkiej, drugi pas od Podolszyc do Imielnicy – plan 2 mln zł, wykonano 846 zł. Wiadukt, czy wiaduktotunel w ul. Piłsudskiego – plan 17,7 mln zł, wykonano 954 tys. zł. Wreszcie bardzo ciekawe i potrzebne inwestycje w ogrodzie zoologicznym – plan 4 mln zł, wykonanie 0 zł. To wszystko można było zrealizować, może nie w takiej wersji optymistycznej, ale z całą pewnością można było na inwestycje te, które wymieniłem, zaangażować stanowczo dużo większe środki finansowe. Brak dużych inwestycji to tak naprawdę jeden z najpoważniejszych mankamentów, który był domeną roku 2011 i w dalszym ciągu trwa. Mam nadzieję, że zostanie przerwana ta zła passa. Dlaczego tak się dzieje, trudno do końca wyjaśnić. Wszyscy, począwszy od kampanii wyborczej, myślę, płocczanie liczyli na dobre układy Pana Prezydenta z wybitnymi politykami Sejmiku Województwa Mazowieckiego, tudzież w Warszawie, w naszej centrali. Przynajmniej wszystkie plakaty, billboardy, a przede wszystkim druki ulotne o tym mówiły, że zbudujemy to, tamto, siamto, jakieś centrum handlowe w zakładzie karnym na przykład. I co z tych układów i znajomości pozostało, jakie dodatkowe środki finansowe wpłynęły na kluczowe inwestycje w Mieście Płocku. W tym budżecie nie ma żadnych takich środków. Ten rok również potwierdza taką tendencję. Jeśli chodzi o obwodnice Płocka niestety jest to bardzo duża porażka. I nie można się tłumaczyć tym, że obwodnica północno – zachodnia się przeprojektowuje, dlatego że odchudzanie obwodnicy północno – zachodniej jest inicjatywą Pana Prezydenta, co jest ewidentnym błędem, dlatego że powstanie droga lokalna, która niepotrzebnie będzie nazywana obwodnicą północno - zachodnią, bo taką obwodnicą według wszelkich standardów nie powinna być nazywana. Ale dlatego prawdopodobnie jest przeprojektowywanie i wydłużanie procesu przygotowania tej inwestycji, żeby pozorować jakieś ruchy, a faktycznie nic się nie dzieje. Nic się nie działo w roku 2011, nic się nie zadzieje w roku 2012, być może nawet nic się nie zadzieje w roku 2013 i 2014. Oby tak się nie stało. Ale dziś w stosunku do dużych inwestycji są to tylko i wyłącznie ruchy pozorowane. Podobnie jest z wiaduktotunelem na ul. Piłsudskiego. Rozumiejąc problemy w negocjacjach, czy w ustaleniach z kilkoma spółkami kolejowymi, to jednak, jak czytaliśmy w mediach, projektant projekt ma gotowy, natomiast pewnego rodzaju komplikacje, nazwijmy to

bardzo delikatnie, spotkał nie tylko po stronie spółek kolejowych, ale również po stronie Urzędu Miasta Płocka. Pytanie, czy to nie jest reżyserowane, żeby jeszcze w tym roku zakończyć współpracę z tym Panem i rozpocząć proces inwestycyjny od początku. Takie na łamach prasy również pojawiły się ewentualności. A jeśli się już o takich ewentualnościach mówi, to być może są one prawdziwe. Wycofanie się na samym finiszu z tej inwestycji będzie bardzo, bardzo dużym błędem i oddali budowę wiaduktotunelu, czy wiaduktu, nieważne jak to zwał, na co najmniej 3, 4 a może nawet i 5 kolejnych lat, dlatego że ten sam proces uzgadniania dokumentacji trzeba przejść najzwyczajniej w świecie od nowa. Nie można go w jakiś znaczący sposób skrócić. Może to być kilka co najwyżej miesięcy. Drodzy Państwo, jeśli chodzi o inwestycje, odniósł się również do wydatków inwestycyjnych. Fitch Rating, czyli instytucja, która oceniała politykę finansową miasta, i co mówi o perspektywie tych inwestycji Fitch Rating. Otóż, cytuję: W 2011 roku wydatki majątkowe miasta spadły do 73 mln zł i stanowiły około 11% wydatków ogółem. Dotyczyły one głównie mniejszych projektów, między innymi w zakresie budowy i modernizacji dróg, czy budowy i modernizacji placówek oświatowych. W budżecie na 2012 rok miasto zaplanowało wydatki majątkowe na poziomie ponad 134 mln zł, jednak zdaniem Fitch wykonane wydatki będą o wiele niższe, na poziomie zbliżonym do roku 2011, i utrzymają się na podobnym poziomie również w latach 2013 – 2014. Na podstawie stosownych analiz takie prognozy przewiduje Fitch. Dlaczego o tym mówię. Dlatego, że jeden rok w trakcie wielu lat rozwoju miasta, z tak beznadziejnym wynikiem finansowym, jeśli chodzi o wykonanie inwestycji, nie stanowi jeszcze jakiegoś dużego zagrożenia w rozwoju miasta w perspektywie wielu, wielu lat, ale kilka lat na poziomie tak niskiego wykonania budżetu inwestycyjnego, to już będzie autentyczne cofanie się miasta w rozwoju. Zwracam na to uwagę w kontekście wykonania budżetu roku ubiegłego, również dlatego, że wiele z tendencji, choć nie wszystkie, ale wiele z tendencji przekładają się również na politykę i zasady roku bieżącego. Jeśli chodzi o inwestycje, chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na dwie rzeczy. Po pierwsze – na brak, tak naprawdę, perspektyw rozwoju miasta w sensie inwestycyjnym, brak perspektyw konkretnych inwestycyjnych w postaci braku wieloletniego planu inwestycyjnego miasta Płocka. Tak naprawdę z roku na rok będziemy ustalać inwestycje, a tak absolutnie być nie powinno. I na zakończenie podziękowanie za te inwestycje, które zostały realizowane, te które były projektowane wcześniej, te które były w budżecie 2011 roku, które są realizowane, albo są zakończone, choć w dużo mniejszym zakresie, ale mimo wszystko należą się za to podziękowania. Jeśli chodzi o wydatki bieżące, to wspomniałem, że były one nieuzasadnione zbyt wysokie i takie również stanowisko podziela instytucja oceniająca finanse miasta. Podam kilka przykładów wydatków bieżących, nieinwestycyjnych, w kilku działach, które jak sądzę, jestem przekonany, nie powinny aż tak bardzo wzrosnąć. MZD z 26 mln zł do 43 mln zł. Mieszkalnictwo z 6,3 mln zł do 11,3 mln zł. Administracja publiczna w sensie Ratusza o 0,5 mln zł, a przypomnę że płace były zamrożone, więc dlaczego aż o 0,5 mln zł. Czyżby nowo przyjmowani pracownicy tak drogo kosztowali, albo być może zwolnienia tak drogo kosztowały, czy też może wyposażania gabinetów tak drogo kosztowały? Gdzieś ta kwota musi być uzasadniona. To w sumie zrodziło kilkanaście, a może nawet więcej niż 20 mln zł nieuzasadnionego zwiększenia wydatków bieżących w stosunku do obowiązującego planu i dlatego były takie problemy. Fitch Rating również wskazuje na wskaźniki długu, które zostały wyraźnie zwiększone. Cytuję: W latach 2006-2010 wskaźniki obsługi długu były dobre - to nie ja napisałem, że były dobre - jednak pogorszyły się w 2011 roku w wyniku pogorszenia się wyników operacyjnych oraz wzrostu zadłużenia. Nadwyżka operacyjna była niższa niż obsługa długu. Obsługa zadłużenia stanowiła 136% nadwyżki operacyjnej podczas, gdy w latach 2006-2010 było to mniej niż 40%. Wskaźnik spłaty długu, zadłużenie do dochodów bieżących, pogorszył się z około 5 lat w 2010 roku do ponad 30 lat w 2011 roku. Mówimy o wykonaniu roku 2011, dlatego ja zwracam jeszcze raz na to uwagę, choć wiem, że w tym roku zrobiono w tym zakresie pewne korekty, o których Pan Prezydent również wspominał, korekty, które te wskaźniki, jak sądzę, mam nadzieję, na koniec roku poprawią, chociaż nie jest to jeszcze pewne. Chciałbym również podziękować za

kontynuację wypracowywanych przez kilka kadencji samorządu zasad prowadzenia polityki społecznej. To był, jest i jak sądzę będzie zawsze najmocniejszy punkt naszego samorządu, wypracowywany przez bardzo, bardzo wiele osób, bardzo, bardzo wiele środowisk i tutaj niemalże w 100%, za wyjątkiem kultury, te elementy były w roku 2011 kontynuowane i za to również dziękuję. Natomiast niestety 2011 rok to był też początek pewnych bardzo poważnych problemów w ofercie kulturalnej dla mieszkańców Płocka. Nieważne z jakich przyczyn, czy złośliwości, czy rzeczy obiektywnych, czy rzeczy przemyślanych, ale był to początek, który jest niestety kontynuowany w tym roku. Co mniej więcej tydzień dowiadujemy się o jakiejś odwołanej imprezie. Imprezie lokalnej bądź regionalnej, bądź nawet takiej, która promuje nasze miasto w skali całego kraju, czy również poza granicami kraju. Gdyby to był jeden, dwa, trzy przypadki, to jest rzeczą oczywistą i zrozumiałą, jeśli przy takiej ilości koncertów, imprez, bądź innych propozycji w zakresie kultury, rekreacji czy sportu, zdarza się, że coś się nie uda. Ale w tym roku to już jest przysłowiowa czarna seria. W związku z tym gdzieś musi być błąd systemowy, albo być może jest to celowa praca, skoro Pan Prezydent mówi publicznie, że urzędnicy nie powinni organizować żadnych imprez, cytując bodajże z *Gazety na Mazowszu*, to co mają robić ci biedni urzędnicy – po prostu nie organizują, żeby nie wiem, nie dostać nagany, czy nie daj Boże stracić pracy. Takich rzeczy robić i mówić najzwyczajniej w świecie nie wolno, dlatego że to ma i będzie miało coraz poważniejsze konsekwencje między innymi w tej sferze życia publicznego. A przecież z innej strony chcemy wypromować *Weekendowy Płock*, to się pojawia w innych materiałach promocyjnych, chcemy wypromować Płock jako miasto turystyki weekendowej, jako jeden z elementów promocji, i wykorzystujemy do tego wszystkie elementy w tym zakresie, również nie lubiane moło, bo inni o tym najzwyczajniej w świecie mówią. W ostatni weekend mieliśmy się, ci którzy obejrżeli stosowne programy promocyjne województwa mazowieckiego, mogli się przekonać, że wskazano kilka istotnych elementów, fajnych, ciekawych w Płocku, które warto zobaczyć, i jednym z nich było moło. Ktoś bez uprzedzeń jasno o tym mówi i obiektywnie. I o to również apeluję, żeby więcej inwestycji było na nabrzeżu wiślanym, aby kontynuować projekt nabrzeża wiślanego otwartego jako ponadregionalny, a może nawet krajowy ośrodek rekreacji, wypoczynku, sportu, kultury. I jest to absolutnie nie mój pomysł, bo również moi poprzednicy rozpoczęli realizację tego projektu, i żadne uprzedzenia nie powinny tutaj hamować inwestycji w tym zakresie. A w roku 2011 wykonanie 0,0 zł, choć były pewne plany z tym związane, i niekoniecznie związane tylko i wyłącznie z pracami II etapu zagospodarowania nabrzeża związanego z budową portu jachtowego z mołem włącznie. Drodzy Państwo, podsumowując w jednym, dwóch zdaniach - wskaźniki inwestycyjne miasta Płocka na tyle znacząco się pogorszyły, wskaźniki finansowe miasta pogorszyły się również bardzo znacząco w oderwaniu od pierwotnego planu budżetu miasta na rok 2011, śmiem twierdzić, że w ciągu ostatnich 10 – 12 lat najgorzej w historii rozwoju płockiego samorządu. Dlatego bardzo trudno byłoby mi, choć w bardzo dużej części, potarzam jeszcze raz, rzeczy wykonanych, są to rzeczy przygotowane przez poprzedni samorząd, ale samo wykonanie, samo zarządzanie operacyjne, było na tyle nieprofesjonalne, że bardzo trudno byłoby mi pozytywnie odnieść się do wykonania tego budżetu. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Zanim przejdę, proszę Państwa, do stanowiska Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości, chciałabym jeszcze tylko odnieść się do kilku zapisów, wprost do Pani Skarbnik. Jeśli chodzi o podatek dochodowy od osób prawnych CIT, w lutym 2011 roku, kiedy przyjmowaliśmy ten dokument, była zapisana planowana kwota 33 mln zł. W ciągu roku zwiększyliśmy ten plan o 1 mln zł, do 34 mln zł, a wykonanie jest tylko na poziomie około 20 mln zł. W związku z tym Pani Skarbnik, po co zwiększaliśmy plan o 1 mln zł i dlaczego Pani nie skorygowała tego budżetu w zakresie dochodów tak, jak to czyniliście Państwo z innymi zapisami, chociażby podatek od



środków transportowych czy, tu mam zapisane – dochody należne na podstawie odrębnych przepisów, z 16 mln zł zwiększyliście Państwo na 18,5 mln zł. Czemu w tym przypadku Państwo nie zmniejszyliście tak, jak to czyniliśmy w latach poprzednich, a tym bardziej dlaczego Państwo zwiększyliście plan aż o 1 mln zł, skoro i tak wiedziała Pani o tym, że wykonania na poziomie 33 mln z zaplanowanych w lutym i tak nie będzie? Tym bardziej jeszcze bardzo zasadne jest to dlatego, że zwykle budżet przyjmujemy w miesiącu grudniu. W tamtym roku był to przypadek, gdyż było to po wyborach, przyjmowaliśmy dopiero w lutym, wtedy kiedy ten budżet dotyczył bieżącego roku kalendarzowego. I teraz tak, jeszcze jedna rzecz z takich rzeczy finansowych. Później przejdę do opisowych. Dochody ze sprzedaży majątku gminy - na str. 119 wpisaliście Państwo kwotę 5.291.154,83 zł, natomiast na str. 663 w tabeli nr 5 – dane o dochodach uzyskiwanych z mienia Gminy - Miasto Płock tylko i wyłącznie to już jest inna kwota – 5.289.221,98 zł. Skąd w związku z tym ta różnica blisko 2 tys. zł ale w przypadku zapisów budżetowych jest to bardzo istotne. Dlaczego dochody Centrum Widowiskowo – Sportowego stanowią w stosunku do planu z tytułu wynajmu pomieszczeń tylko 82%? Teraz tak – str. 218, MZGM, zadanie nr 07, przeznaczaliśmy 500 tys. zł na dokapitalizowanie. I wydaje mi się że, to dotyczy też i Wisły Płock na str. 256, i Spółki Inwestycje Miejskie – dlaczego Państwo w opisie budżetu, zapisów budżetowych poszczególnych, nie piszecie w opisie, na co są te środki przeznaczone, tylko na dokapitalizowanie, a wręcz w inwestycjach, jeśli przeznaczamy te środki chociażby na realizację jakichś przedszkoli, to dobrze byłoby wpisać stan realizacji. 3,5 mln zł to jest niebagatelna kwota, jeśli chodzi o inwestycje miejskie. Na str. 237 zadanie 01 - niestety nie ma żadnego stanu realizacji. W przypadku Wisły było to 1.250.000,00 zł – również nie ma konkretnie na co. I rzecz, która chyba zdziwiła mnie troszeczkę. W przypadku POKiS wystąpił ten zapis i w przypadku nowej instytucji kultury Pueri Cantores Plocenses. [...] Może skupię się na POKiS-ie, bo w przypadku chóru jest to stosunkowo mała kwota. W przypadku POKiS na 376 tys. zł łącznych kosztów aż 50 tys. zł stanowią wydatki wymagalne. Z czego one wynikają? I jeszcze jedna rzecz - w szczegółowym sprawozdaniu rocznym z wykonania Książnicy Płockiej, na str. 624, nie wiem jak to się dzieje, że w zapisach budżetowych macie Państwo wykonanie powyżej 100%. Płocka Galeria Sztuki, str. 627 – dlaczego przychody zrealizowano tylko na poziomie 48%? I jeszcze są różnice, które odnalazłam przygotowując się do tego wystąpienia. Na str. 633 – należności długoterminowe Urzędu Miasta Płocka, tylko i wyłącznie Gminy - Miasto Płock, to jest 15.012.216,43 zł, natomiast na str. 658 w przypadku już części opisowej, gdzie są te należności długoterminowe wymienione, jest już kwota 7.830.000,00 zł. Tylko nie wiem, czy wynika to tylko z jakiegoś tam błędu przy kopiowaniu, nie są rozbite, jest tylko jeden zapis dotyczący należności długoterminowych. I już teraz przechodzę do sprawozdania, do stanowiska Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości. Państwo pozwolicie, że posłużę się materiałem źródłowym. Jest to gazетка wydana przez sztab wyborczy Pana Prezydenta Andrzeja Nowakowskiego, obecnego, przed 5 grudnia, przed II turą wyborów prezydenckich. Wszystko zaczyna się od hasła: *Czas na dobre zmiany*. Zastanówmy się, czy rzeczywiście odczuwamy te dobre zmiany dla naszego miasta, ale przede wszystkim dla jego mieszkańców - płocczan. Na tytułowej stronie obecny Prezydent Nowakowski kieruje słowo do płocczan, w którym wyraża, iż jego priorytetowym działaniem będzie budowanie parkingów i mieszkań, swoją uwagę będzie koncentrował na rozwoju płockiej oświaty i kultury. Cytuję zapis programu Andrzeja Nowakowskiego w zakresie rozwoju przestrzeni miejskiej. Pkt. 9 kotwicy – wprowadzenie w życie programu budowy parkingów, w tym wielopoziomowych, z jednoczesnym zapewnieniem ulg i preferencji dla potencjalnych inwestorów. Tymczasem dziś o parkingu przy ul. Kościuszki mówi Pan Wiceprezydent Lewandowski: Nie ma podstaw do dalszego projektowania. Zastanawiamy się, czy nie warto zbudować w tym miejscu normalnego jednopoziomowego parkingu. Także ze względu na koszty urządzenie jednego miejsca na parking wielopoziomowy kosztuje 80-90 tys. zł podczas, gdy na jednopoziomowym 10 tys. zł, a teren trzeba wykorzystać. Szybko Państwo przeliczyliście sobie opłacalność budowy parkingu jednopoziomowego w odniesieniu do wielopoziomowego, ale szkoda że dopiero po

wyborach. Mieszkania. Budowa wbrew woli mieszkańców lokali socjalnych na osiedlu Radziwie. Zdjęcie środków na budowę budynków Miodowa Jar I etap - z kwoty 4,5 mln zł zaplanowanych w lutym 2001 roku pozostawiono jedynie 2,4 mln zł. Zgubiliście Państwo z opisu wykonania przebudowę zbiorczego węzła ciepłego, który był pierwotnie planowany. Już tak krótko, kończąc wstęp, odniosę się do płockiej oświaty. Niestety, sądząc po wcześniej wykonywanym zawodzie, wielu ludziło się, że szczególnie weźmie pod swoją opiekę szkoły, nauczycieli i uczniów. Nic bardziej mylnego. Co mamy w zamian – zwiększanie liczebności poszczególnych oddziałów, a co z tym może się wiązać ściśle, to zwalnianie wśród nauczycieli i pracowników administracji i obsługi. Czy przez zwiększenie liczebności w klasach rzeczywiście dzieci i młodzież będą miały zagwarantowany dobry start w przyszłość, wątpię, co potwierdzają nauczyciele z racji doświadczenia. W klasach liczących powyżej 26 uczniów bardzo trudno jest więcej czasu poświęcić dla jednostek. Już na jednej z poprzednich sesji padło pytanie do Prezydenta, czy jest nadzieja, że zwalniani nauczyciele WF znajdą swoje zatrudnienie na przykład w budowanych Orlikach. Przejdźmy teraz do wydatków inwestycyjnych w 2011 roku. Tu trzeba odnieść się do zastraszająco małej kwoty, którą zdołał Prezydent wydać w roku kalendarzowym na szereg inwestycji - z ponad 248 mln zł w planie pierwotny, z zaplanowanych wydano jedynie blisko 73 mln zł, czyli tylko 49%. Panie Prezydencie, może to nie był budżet z Pana bajki, mimo wszystko dokonywał Pan szeregu zmian i zaciągnął ponadplanowy kredyt 20 mln zł. Pytanie – na co? Druga nitka ul. Wyszogrodzkiej. Jeszcze w styczniu 2007 roku Pan radny Andrzej Nowakowski był niestrudzonym orędownikiem tej inwestycji, co wyrażał podczas sesji Rady *Miasta: Jak najszybsze rozpoczęcie budowy drugiej nitki ul. Wyszogrodzkiej od Jaru Rosicy do granic miasta. Kwestia realizacji tej inwestycji wydaje się być coraz bardziej nagląca, już nie tylko ze względów bezpieczeństwa oraz w kontekście budowy portu lotniczego w Modlinie. Mamy szansę, by z Płocka dojechać szybciej na lotnisko, niż z niektórych dzielnic Warszawy, tyle tylko że trzeba podjąć już konkretne działania także związane z przekonaniem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, że trasa Płock – Warszawa wymaga jak najszybszego poszerzenia bądź dobudowania drugiej jezdni.* Tu pierwotnie planowano wydatkowanie 2 mln zł. Prezydent postanowił zostawić jedynie 100 tys. zł, a i z tego zdołał wydać tylko 846 zł, czyli 0,85% wykonania. Mamy więc znów do czynienia tylko z pustymi obietnicami. Kolejny konik Pana Prezydenta to ścieżki rowerowe. W takim razie, dlaczego zdejmuje właśnie z tych preferowanych ścieżek rowerowych 100 tys. zł? Na transport i łączność planowaliśmy w lutym 2011 roku wydatkować 38,5 mln zł. Prezydent w ciągu roku ostro ciął wydatki, pozostawiając jedynie 20,6 mln zł, więc wydaliśmy o 18 mln zł mniej na drogi. Ul. Brzoskwiniowa – z 1,5 mln zł wydatkowano tylko 463 tys. zł, zmniejszając przy tym wydatki planowane do 800 tys. z. 11 ulic na osiedlu Radziwie - pierwotnie zaplanowano wydanie 1.120.000,00 zł. Niestety w wyniku różnych zdarzeń losowych Prezydent wykreślił ten zapis z budżetu. Na osiedlu Borowiczki także zmniejszono wydatki z 1 mln zł do 760 tys. zł. Kolejne ulice: Cedrowa, Lipowa, Cisowa, Wiązowa, o blisko połowę zmniejszono wydatki z 2.600.000,00 zł do 1.530.000,00 zł. Budowa obwodnicy północnej miasta Płocka – było 2 mln zł, pozostało po zdjęciu przez Prezydenta Nowakowskiego jedynie 100 tys. zł i jeszcze tego nie zdołał wydatkować, wykonanie 0%. Budowa obwodnicy północno – zachodniej – było 20 mln zł, pozostało po zmianach Prezydenta jedynie 1,6 mln zł, a z tej kwoty wydatkowano tylko 3% - 53 tys. zł. A miało być tak pięknie. Ówczesny poseł Nowakowski niejednokrotnie drwił z Prezydenta Milewskiego, że nie potrafił uzyskać zgody z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na realizację tych inwestycji. Czy na tym mają polegać dobre zmiany? Budowa dróg dojazdowych do drugiej przeprawy mostowej w Płocku – było blisko 9 mln zł, wydano tylko 1,7 mln zł. Budowa sięgacza w ul. Otołińskiej - prace przygotowawcze za jedynie 5 tys. zł. I tu znów poczyniono oszczędności – wydano jedynie 32,50 zł, czyli 0,65% wykonania. Kolejne inwestycja – przebudowa skrzyżowania ulic Wyszogrodzka, Graniczna - z zaplanowanych 100 tys. zł wydano tylko 60 zł. Remont ul. Wyszogrodzkiej od al. Kilińskiego do ul. Granicznej – tu też zaplanowano 100 tys., ale wydano znacznie więcej - 14 tys. zł, co stanowi 14% realizacji. I sztandarowy billboard

Prezydenta: *Tory do góry*, cokolwiek miało by to znaczyć. Budowa bezkolizyjnego al. Piłsudskiego z linią kolejową – było 17,7 mln zł, pozostało jedynie 954 tys. zł. Przebudowa i budowa ul. Medycznej – było 1 mln zł, pozostało jedynie 94 tys. zł. Sztandarowe Orliki Prezydenta – w wykonaniu mamy w sumie, budżetu, 11 Orlików. W Ogródku Jordanowskim i przy Zespole Szkół nr 1 na ul. Piaska już oddany w tym roku. Wnioski zostały złożone jeszcze w ubiegłej kadencji. Następne 9 kolejnych – przy Szkole Podstawowej nr 5, kwota 50 tys. zł, wydano 21,60 zł, przy ul. Padlewskiego – wydano z 50 tys. zł kwotę 0 zł, przy Szkole Podstawowej nr 12 – również z 50 tys. zł wydano 0 zł, pomimo że konsekwentnie, wbrew woli mieszkańców, Prezydent promuje pomysł Orlika, gdy już gotowy jest nowy projekt budowy wielofunkcyjnego boiska, które w tych warunkach terenu doskonale wpisuje się w potrzeby szkoły i okolicznych mieszkańców. Przy stadionie w Borowiczkach wydano 35,60 zł. Przy Walecznych wydano również 35,60 zł. Przy Batalionu Parasol wydano 20,40 zł. Przy Zespole Szkół nr 2 wydano 49,50 zł. Na Skarpie przeznaczono z budżetu łącznie 26 zł. I Zamenhoffa – 5,40 zł. Tymczasem nie wiedzieć czemu Prezydent zdjął środki z zadania: przebudowa boisk przy Szkole Podstawowej nr 15, gdzie w planie widniała kwota 900 tys. zł, a pozostawił jedynie 170 tys. zł, za co wykonano jedynie plac zabaw. Na rozbudowę sali gimnastycznej w Zespole Szkół nr 2 w zakresie dokumentacji zaplanowano w lutym 2011 kwotę 57 tys. zł, po zmianach pozostało jedynie 1.000,00 zł, z czego wydano 0 zł. Z zaplanowanych 200 tys. zł na budowę nowego budynku Miejskiego Przedszkola nr 31 przy ul. Szarych Szeregów 32 też nie zdołano wydać nawet 1 zł. Budowa oczyszczalni wód deszczowych dla zlewni Łukasiewicza – było 300 tys. zł, pozostało 90 zł, ale wykonanie piękne - na poziomie 100%. Wiele kontrowersji budzi zagospodarowanie miejsca upamiętniającego wizytę Ojca Świętego Jana Pawła II. Planowany park wraz z chodnikiem miał pochłonąć półtora miliona. Dziś wydatkowaliśmy 281 tys. zł tak naprawdę na niewielki skwerek zieleni. Analiza zlewni wód powierzchniowych i przypowierzchniowych wód podziemnych w południowej części osiedli Wyszogrodzka i Podolszyce – planowano 200 tys. zł, pozostało jedynie 63 tys. zł. W przypadku budowy i modernizacji oświetlenia – według planu mieliśmy blisko 1,5 mln, znów Prezydent postanowił okroić budżet w tym zakresie, pozostawiając jedynie 995 tys. zł. Niestety odbyło się to kosztem między innymi rezygnacji z budowy oświetlenia ul. Banacha i Lachmana. Zagospodarowanie Pl. Obrońców Warszawy – również ze 145 tys. zł pozostało jedynie 5 tys. zł. Nawet takie niewielkie, wydawałoby się zadanie, a potrafi sprawić wiele trudności – mowa tu o zagospodarowaniu terenu w okolicy garaży przy ul. Miodowej oraz budynków przy ul. Bartniczej 1 i 7 – z kwoty 70 tys. zł pozostawiono jedynie 35 tys. zł, a wykonanie jest na poziomie 2%. Już chyba do historii przejdzie słynna budowa kontenerowej toalety publicznej, która stała się wdzięcznym tematem artykułów prasowych, ale w tym przypadku chyba Państwo się pospieszyliście, bo według stanu na 31 grudnia 2011 w opisie zadania toaletę zakupiono i zamontowano. Faktycznie dokonano tego dopiero w 2012 roku, co trwało prawie rok. Kolejny temat to inwestycje w ZOO, na które planowano wydać w lutym 2011 roku aż 4 mln zł. Na skutek cięć Prezydenta pozostała jedynie kwota 120 tys. zł, ale jej również nie potrafiono wydatkować – stan realizacji 0%. Jeszcze wróć do kotwicy programowej Prezydenta – tworzenie stref aktywnego wypoczynku, między innymi poprzez budowę aqua parku, stoku narciarskiego w Jarze Brzeźnicy. 16 marca 2012 roku Prezydent Cezary Lewandowski już powiedział, że raczej nie ma co się spodziewać aquaparku w Płocku, na pewno nie za publiczne pieniądze i wątpi, czy znajdzie się inwestor, który zainwestuje w sam aquapark. Niestety stoku narciarskiego też nie znajdują ci, którzy z tego powodu głosowali na Pana Prezydenta Nowakowskiego. Nie znajdują też w budżecie dalszej modernizacji ZOO, choć wyraźnie zapisał, że zamierza modernizować obiekty dla zwierząt. Dziś słyszymy o placach zabaw dla dzieci w ZOO, więc po co czynić duże wydatki inwestycyjne, wystarczy postawić huśtawki i piaskownicę. Teraz – bezrobocie. Pod koniec 2010 roku poziom bezrobocia oscylował wokół 11%. Dziś osiąga poziom 12,9%, więc gdzie są te sposoby na ściągnięcie inwestorów do Płocka, czym zainteresujemy młodzież, aby powróciła do swojego rodzinnego miasta. A tak na koniec – czy poniższe wnioski zachęcą młodzież do przyjazdu do Płocka. O zwalnianiu

pracowników Andrzej Nowakowski: *Często spotygam się z komentarzami, że w momencie, kiedy zostanę Prezydentem Miasta Płocka będę zwalniał pracowników płockiego Ratusza. Bzdura, jedna z kolejnych plotek świadomie powtarzanych przez sztab mojego kontrkandydata. I jak tu wierzyć nowemu Prezydentowi, skro po wyborach okazało się zupełnie co innego? Właśnie zwolnienia, nie tylko pracowników zajmujących stanowiska dyrektorów, ale i niższego szczebla, zatrudnianie swoich znajomych, wcześniej choćby zatrudnionych w biurze poselskim byłego posła. Zarzuty stawiane w kampanii wyborczej, że konkursy na stanowiska są ustawiane, wówczas mieliśmy na różne stanowiska nawet około 20-30 kandydatów na jedno miejsce, dziś jest tylko 1, bądź maksymalnie kilka osób na jedno stanowisko. Niektórzy doszli do wniosku, że i tak nie ma sensu się zgłaszać do tych konkursów. Przytoczę tu jedno z ostatnich ogłoszeń zamieszczonych w BIP na stanowiska kierownika, który zajmować ma się bezpieczeństwem i porządkiem w naszym mieście. Zapoznając się z warunkami tam określonymi, które taki kandydat powinien spełniać - powinien się legitymować między innymi dyplomem wyższych studiów o kierunku psychologia i ekonomia. Zastanawiam się, co psycholog lub ekonomista może wiedzieć o bezpieczeństwie czy porządku w mieście. I na koniec refleksja. Czas na dobre zmiany, Panie Prezydencie Nowakowski, to nowe miejsca pracy dla swoich, to zwolnienia w Ratuszu i jednostkach podległych, to podwyżka wynagrodzenia dla siebie i Prezesów Spółek, to nowy wystrój gabinetu jako jedno z priorytetowych zadań po objęciu stanowiska, to podwyżka opłat dla mieszkańców - tylko w ciągu 19 miesięcy udało się Prezydentowi dwukrotnie podwyższyć ceny wody, na jednej z ostatnich sesji o kolejne 7%, corocznie podwyżka cen biletów, w ubiegłym roku o 13%, w 2012 według dzisiejszej propozycji uchwał nawet o 44 % w przypadku biletów miesięcznych, opłaty biletów wstępu do ZOO, opłaty za wywóz nieczystości. To były puste obietnice. To był dobry PR robienie dużo szumu często z błahych, drobnych rzeczy, to obiecywanie, że się postaram, ale nie dotrzymam słowa, to mówienie, że poprzednik zadłużył miasto, a sam zwiększył zadłużenie ponad plan o 20 mln zł przy inwestycjach na najniższym poziomie od lat. To hipokryzja, Panie Prezydencie, w Pana wykonaniu, a kotwica, w moim przekonaniu, zacumowała naszą łódź na mieliźnie, z której Pan jako osoba dziś trzymająca ster w swoich rękach, nie bardzo zna dobrą drogę powrotną ukierunkowaną na dobre zmiany. Takim zmianom mówimy stanowcze nie. Tak zarządzane miasto traci na swojej wartości. I na koniec, Panie Prezydencie - dlaczego zwiększa Pan wydatkowanie środków aż o 60 tys. zł na zadania: kompleksowe prowadzenie spraw związanych z funkcjonowaniem urzędu, między innymi: wizytówki, ryczałt za używanie samochodu prywatnego do celów służbowych, ogłoszenia, zakup artykułów spożywczych, kwiaty i 341 poczęstunków? Dziękuję."*

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Joannie Olejnik.

Pani radna **Joanna Olejnik** powiedziała: „Ja mam pytanie retorycznie i [...] nie oczekuję odpowiedzi, tylko przemyślenia, tutaj głównie skierowane do Pana radnego Milewskiego. Wydaliśmy na inwestycje w poprzednich latach olbrzymie pieniądze, miliony, i chciałam się spytać właśnie, o przemyślenia proszę – jak to się przełożyło na wskaźnik, że bezrobocie za moment wzrosło, jak się ma to do tego, że w Płocku zaraz Pan będzie mówił, że mieszkańcy są tak biedni, że nie stać ich na bilet za 2,80 zł? Dziękuję bardzo.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Arkadiuszowi Iwaniakowi.

Pan radny **Arkadiusz Iwaniak** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Panie Prezydencie! Kilka zdań, mniej emocjonalnych, ale dotyczących myśle... przede wszystkim chciałbym powiedzieć o dochodach, bo one zwróciły naszą szczególną uwagę, i później oczywiście kilka zdań, bo jak rozumiem, Pan Przewodniczący wyznaczył termin przerwy, więc w kilku zdaniach pozwolę sobie powiedzieć również o inwestycjach. I tak,

jeśli chodzi o dochody gmina plus powiat nie będą powtarzał kwoty, ona już była wymieniona, została wykonana w 95,73%, co daje 27 mln zł niewykonania, blisko 27 mln zł niewykonania. I oczywiście, jeśli spojrzymy na procenty, to jest to tylko ponad 4%. Natomiast te 27 mln zł jako kwota, patrząc na poziom wykonania inwestycji, poziom kwoty za jakie wykonaliśmy inwestycje, to byłaby kwota która te niepokojące wskaźniki, o których moi poprzednicy, przedmówcy mówili, w zdecydowany sposób podniosła. Podatek od nieruchomości, o którym chciałbym kilka zdań powiedzieć, stanowi, co zresztą jest zapisane w wykonaniu budżetu, stanowi największe źródło dochodów własnych gminy i to jest ponad 50% dochodów własnych. W całej kwocie dochodów to jest blisko 38%, niewykonanie tego podatku, źródła dochodu o kwotę 4 mln zł. Należy dodać, iż ten podatek płacą firmy, jak również osoby fizyczne. Na uwagę zasługuje również fakt, że w 2011 roku do podmiotów prowadzących działalność gospodarczą oraz osób fizycznych wystawiono 7.413 upomnień i 3.229 tytułów wykonawczych. Zwracam na to uwagę, gdyż jest to wskaźnik niepokojący, tym bardziej, że dotyczy w dużej mierze firm z terenów Miasta Płocka, a to pokazuje z kolei skalę, w jakim stanie są finanse płockich przedsiębiorców. Kolejna rzecz jest to podatek od środków transportu i to jest oczywiście kwota w skali budżetu nie najpotężniejsza, choć 300 tys. zł, ale tutaj też bym chciał zwrócić uwagę na jeden aspekt. Tym podatkiem od środków transportu objętych jest 341 podmiotów, a w roku 2011 jako miasto wystawiliśmy 307 upomnień i 127 tytułów wykonawczych. Podatek ten oczywiście płacą podmioty, które posiadają pojazdy ciężarowe. I tak jak w przypadku podatku od nieruchomości, tak samo i w tym przypadku widać stan finansów przedsiębiorców. Opłata targowa to jest kolejny podatek, który również wykonany był na poziomie 91,14%. Co prawda kwota to tylko 130 tys. zł, ale opłatę ta pobierają głównie inkasenci zatrudnieni przez spółkę Rynex i to również jest podatek, który dotyczy płockich przedsiębiorców. Rzecz, która została wspomniana, to podatek CIT, który również pokazuje obecną sytuację sektora przedsiębiorstw. Wykonaliśmy ten podatek na poziomie 60%, czyli ponad 11 mln zł mniej wpłynęło do budżetu. Wspominam o tych przedsiębiorcach, bo oczywiście te wszystkie rzeczy polityczne, które były już wymienione, pomijam, bo to w skali całego roku budżetowego, a widać również to już w roku 2012, powoduje, że małe i średnie przedsiębiorstwa, które są motorem napędzającym gospodarkę, które wykonują płockie inwestycje, które dają zatrudnienie, które tak naprawdę w dużej mierze lwią część produktu krajowego wytwarzają, mają się nie najlepiej. Biorąc pod uwagę te wszystkie kwestie, które zostały już wymienione przez poprzedników, a więc inwestycje i zmniejszenie z blisko 140 mln zł, 150 mln zł, a przecież takie założenia budżetowe pamiętamy w latach poprzednich, i wykonanie na poziomie 73 mln zł, budzą pewien niepokój. I tak, oczywiście wspomniana obwodnica północna, wspomniana obwodnica północno – zachodnia, przebudowa ul. Wyszogrodzkiej, przebudowa skrzyżowania Bielskiej i Targowej, przebudowa skrzyżowania ul. Wyszogrodzkiej i Granicznej i oczywiście tłumaczenie, iż one były nieprzygotowane, aby wprowadzić i rozpocząć w roku 2011, to jest usprawiedliwienie na rok 2011. Natomiast dzisiaj również widzimy, że te inwestycje nie są w taki sposób prowadzone, czy też przygotowane, aby można było je realizować. Dodam tylko, że jak przed EURO zakładaliśmy, iż polską gospodarkę będzie napędzała budowa dróg, budowa obwodnic, budowa autostrad, tak myślę, że dla tych przedsiębiorców płockich, którzy dają miejsca pracy, bo cały czas mówię w tym kontekście, budowa i rozpoczęcie tych wszystkich inwestycji wielomilionowych, byłoby ważną pozycją. Nie wykonaliśmy inwestycji na poziomie 14,5 mln zł, z tego ponad 5.600.000,00 zł to środki niewygasające, a więc należy zakładać, że 9 mln zł pomimo i tak wstępnej redukcji w lutym zostało po prostu niewykonane. Warto podkreślić jest również to, iż deficyt zaplanowany był na kwotę 53.292.676,71 zł, a został ograniczony o ponad 4 mln zł. Nie będę wspominał już o zadłużeniu, które na koniec roku stanowiło 57,7%. Tyle w kwestii wykonania budżetu 2011. Pominąłem wszystkie kwestie polityczne, bo oczywiście można by tych inwestycji, jak chociażby ul. Brzoskwińska, wymienić. Zwróciłbym uwagę, bo myślę, że to jest najważniejsze na rok 2012, ale i 2013, bo wiem, że wszyscy ekonomiści krajowi zakładają, że rok 2013 będzie rokiem najgorszym, jeśli chodzi o

przedsiębiorczość, a jeśli najgorszym, a wiele wpływów do budżetu miasta pochodzi właśnie od tych przedsiębiorców, to również budżetem słabym dla samorządu płockiego. Dlatego myślę, że w roku 2012 trzeba w połowie roku, patrząc na wykonanie tej połowy roku, przyjrzeć się tym pozycjom i w sposób możliwy dla samorządu po prostu zareagować. Klub Sojuszu Lewicy Demokratycznej będzie głosował zgodnie z własnym sumieniem. Nie mamy w tym zakresie ustalonej dyscypliny, biorąc pod uwagę, że to co było powiedziane również przez Pana Prezydenta, iż jest to budżet robiony przez poprzednika, a realizowany właśnie przez niego. Nie odnoszę się również do pozostałych kwestii, do zapisanych inwestycji, które w trakcie w miesiącu lutym, przyjmując ten budżet, po prostu z tej pierwszej propozycji usuwaliśmy. Dziękuję bardzo."

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Nowickiemu.

Pan radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie! Wysoka Rado! Proszę Państwa, ta dzisiejsza nasza dyskusja jest to dyskusja na temat jakiegoś rachunku matematycznego, który od kiedy ja pamiętam zawsze się zamykał i zawsze Regionalna Izba wypowiadała się pozytywnie w tej kwestii. W związku z tym tutaj oczywiście w kwestiach matematycznych, biznesowych i budżetowych jest wszystko okay i tak powinno być. Natomiast ja bym chciał poruszyć taki wątek może troszeczkę polityczny, mianowicie to czego mi zabrakło przez ten rok 2011. Pan Prezydent objął swoje urzędowanie, z tego co pamiętamy, w szczególnej dacie 13 grudnia 2010 roku, w związku z tym za 2010 rok nie było sensu rozliczać. Później mieliśmy cały rok 2011. I z tych rozmów, które prowadziliśmy na początku, kiedy to wszystko się w jakiś tam sposób kształtowało, ta nowa struktura władzy, mówiliśmy my jako Klub, ja mówiłem, że potrzebny jest taki dokument, który się nazywa białą księgą. I Pan Prezydent obiecywał, że taki dokument powstanie. Niestety rok 2011 nie przyniósł nam absolutnie takiego dokumentu. A uważam, że poprzednie rządy zostały skwitowane przez wyborców w sposób bardzo przykry dla poprzednika Pana Prezydenta Nowakowskiego, nie mniej powinno to zostać w sposób merytoryczny rozliczone. Bo jak się dowiedzieliśmy ostatnio, spółka MZGM na dzień dzisiejszy ma 17 mln zł długu... przepraszam, źle się wyraziłem, nie spółka ma długu, tylko tyle najemcy lokali komunalnych mają długu w stosunku do MZGM, czyli do budżetu gminy Płock, bez stosownych odsetek. Ja chciałem się dowiedzieć, jak to jest możliwe, kto ponosi za to odpowiedzialność – 17 mln zł. Komunikacja Miejska, proszę Państwa. Dzisiaj się dowiedzieliśmy, jak fatalnie była zarządzana przez ostatnie 8 lat. Ale jednocześnie, proszę Państwa, strona jakby, można powiedzieć, wykraczająca, nie miała możliwości żeby się do tego dokumenty w żaden sposób ustosunkować, co też jest rzeczą naganną. Pan ekspert, który nam pokazywał, przekartkował dokument 120-kartkowy i nie mieliśmy możliwości, żebyśmy mogli się z tym dokumentem zapoznać. Niemniej z tego dokumentu wynikają bardzo smutne fakty dla zarządzania tą spółką. Spółka Kobierniki – katastrofalny stan. Potężne zagrożenie [...] dla funkcjonowania miasta, bo za chwileczkę się okaże, że nie będziemy mieli gdzie wysypywać śmieci. Kto za to odpowiada? Czy to przesłanki obiektywne, czy może ktoś coś zawinił? Myślę, że moglibyśmy tak przyglądać się wielu spółkom, gdyż tych problemów bardzo było dużo. Następna kwestia – obwodnice. W mojej ocenie i w mojej wiedzy w roku 2005, może w 2007, powinna być zakończona trasa mostowa od Gór aż do wyprowadzenia tej trasy z Miasta Płocka. Most stał ileś lat nieoddany do użytku. Śmiała się z nas cała Polska. Prezydent dostał specjalną nagrodę. Następnie zrobiono trasę mostową, znaczy trasę mostową od ronda po drugiej stronie Wisły w kierunku Gór. Przez długi okres czasu ta trasa była zamknięta. Dopiero w ostatniej chwili, ratując środki unijne, udało się ten problem rozwiązać. Kto za to odpowiada? Te pytania pozostają bez odpowiedzi. Dziś słyszymy, że to Pan Prezydent Nowakowski za to odpowiada. Moja wiedza i moje przekonanie mówią co innego, ale może tak rzeczywiście jest Pani Prezydencie, skoro Pan tego dokumentu nie chce przygotować, jeżeli ten dokument jeszcze dziś możemy przygotować. Gospodarka mieszkaniowa, proszę Państwa.

Budownictwo komunalne leży. Budownictwo socjalne, czytaliśmy ostatnio artykuł w *Gazecie Wyborczej* - katastrofalna sytuacja. Obwodnica północna – odstąpiliśmy od niej, nie wiem czemu, nie wiem dlaczego, co dalej, jest zmieniony kierunek. Obwodnica północna to samo. I tu niestety też idzie do przodu, prawda, bo wiemy, że od ronda do ronda budowana jest droga, jest na etapie projektowania. Mi się zdaje, że to już się posunęło troszeczkę dalej. To idzie za wolno. Odstąpiliśmy od ul. Piłsudskiego. I słynne inwestycje, proszę Państwa. Najszlachetniejsza inwestycja typu amfiteatr. Do tej pory chyba 2 mln zł utopiliśmy jako samorząd i mieszkańcy powinni nas radnych zapytać: kto odda te pieniądze? Przecież musieliśmy te pieniądze zapłacić. Miliony złotych. Sprawy ciągną się w sądach. Nic na ten temat nie wiemy. Hala widowiskowo – sportowa, która powinna być oddana parę lat wcześniej. Hala widowiskowa powinna być tak skonstruowana i taki mieć program, żeby można było każdą przestrzeń w tej hali wykorzystać w sposób komercyjny, w sposób dla sportu, dla kultury. Natomiast tam olbrzymie obszary są niewykorzystane. Następna inwestycja, proszę Państwa, sztandarowa. Zostaliśmy z tą inwestycją i zostaniemy pewnie po długie, długie lata, czyli molo, tutaj może 2 lata, może nie 2 lata, podnosiliśmy te kwestie jako radni opozycji i w momencie, kiedy było to konstruowane głośno mówiliśmy dlaczego nie i dlaczego to jest bez sensu. Prezydent Milewski to przeforsował. W związku z tym, Panie Prezydencie, to właściwie pierwszy rok. Przyniósł on, myślę, sporo sukcesów, ale przyniósł też troszeczkę rozczarowań. Natomiast fundamentalną sprawą dla mnie i dla Pana kadencji, dla nas i dla Rady Miasta, jest biała księga za lata prezydentury Pana Prezydenta Milewskiego. Ten dokument należy się płoczanom. W związku z tym tu niestety za to, Panie Prezydencie, to moja ocena jest niska. I to tyle, dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Wojciechowi Hetkowskiemu Wiceprzewodniczącemu Rady Miasta Płocka.

Pan **Wojciech Hetkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja tym razem znacznie krócej i troszeczkę nawiążę do tej białej księgi. Bardzo źle stało, że jej faktycznie nie ma. Być może by dzisiejsza dyskusja nad tym absolutorium trwała bardzo, bardzo krótko, a wręcz byśmy byli już na obiedzie, który Pan Przewodniczący zapowiedział. Natomiast chcę powiedzieć jedną rzecz, że ja się osobiście bardzo cieszę, że na jednej z pierwszych Komisji Inwestycji, na co mam nadzieję, są dowody w postaci protokołu, zgłosiłem wniosek o tym, żeby Pan Pełnomocnik ds. Inwestycji Strategicznych informował nas na bieżąco o postępie robót, czy realizacji tych najważniejszych przedsięwzięć drogowych dla Płocka, jakim są obwodnice i kilka tych innych tych rozwiązań drogowych, o których mówimy. Dzięki temu, że ten wniosek został przyjęty i dzięki temu, że Pełnomocnik ds. Inwestycji Strategicznych w sposób bardzo kompetentny i dokładny informował nas na bieżąco o postępie tych robót, ja tylko mogę wyrazić zdziwienie, skąd ten atak dzisiaj na tak małe wykonanie na tych inwestycjach. Nie wiem, że Państwo nie czytacie protokołów, nie uczestniczycie w tych komisjach, czy w ogóle was to nie interesuje, ale z tych protokołów jasno i z tych informacji, których nikt nie protestował, jasno wynika, że Rada Miasta Płocka i Prezydent Miasta Płocka w kadencji 2010-2014 te inwestycje zostały przygotowane, delikatnie mówiąc, totalnie po amatorsku. I dlatego nie nastąpiła realizacja tych przedsięwzięć w tak wysokim procencie, jak pewnie byśmy oczekiwali, to znaczy blisko 100%. Z tego, co ja wiem, trwają intensywne prace projektowe, również dzięki temu, że nastąpiła zmiana koncepcji realizacji niektórych tych przedsięwzięć z korzyścią dla mieszkańców i z korzyścią dla budżetu miasta. Przygotowanie tych inwestycji postępuje, w moim przekonaniu, bardzo prawidłowo, rokując nadzieję na to, że do końca tej kadencji uzyskamy to, co faktycznie dawno, dawno temu co Płock powinien mieć już za sobą. [...] Ja rozumiem grę polityczną i tutaj próby pokazywania różnych fajnych asocjacji, ale zupełnie nie rozumiem tego, że nie stać nas jest na to, żeby obiektywnie powiedzieć o czymś, tak jak to mówi jeden z klasyków polskiej polityki: co jest białe, jest białe, co jest czarne, jest czarne. Usiłujemy tutaj pokazywać jakieś różne dziwne historie, łącznie z tym, że na przykład odnosimy się

do poziomu inwestycji z roku 2002 pokazując, że jeszcze znalazł się jeden rok gorszy. Chce powiedzieć, że w 2002 roku odbieram z rąk, chyba [...] Premiera nawet, drugą albo trzecią nagrodę dla miast powyżej 100 tys., jeśli chodzi o realizację i poziom przygotowania inwestycji. I obiecałem zresztą z mównicy, dziękując za to wyróżnienie, że w dwóch następnych latach zajmiemy pierwsze miejsce ze względu na rozpoczętą wielką inwestycję mostową, i tak było. Natomiast chcę powiedzieć, że jakoś tak w trzecim roku, czy w czwartym roku po tych wydarzeniach już nas, Płocka, już w tych rankingach zabrakło. Nie wiem, czy zmieniły się kryteria, czy być może decydowały tutaj role, jakieś inne historie, których ja po prostu nie mam, ale po prostu mnie to dziwiło. I tworzenie jakichś takich, porównywanie rzeczy nieporównywalnych, wydaje mi się w ogóle fatalną rzeczą na sesji, gdzie powinien obowiązywać pragmatyzm, zdrowy rozsądek i zwykłe oddanie w sposób przyzwoity sprawiedliwości wysiłkowi ludzi, którzy nad czymś pracują. Ja nie chcę tutaj w tej chwili pokazywać jakichś innych rzeczy, które się udały, a jest ich co niemiara, przede wszystkim, jeśli chodzi o zmianę filozofii w podejściu do pewnych rzeczy w mieście, gdzie zaczęto szanować pieniądź, gdzie na pewno nie wydarzy się takie wydarzenie już, że zbudujemy halę sportową, która w 2016 roku nie będzie gościła Mistrzostw Europy w Piłce Ręcznej, a więc takiej dyscyplinie sportu, która jest utożsamiana z Płockiem. Dlaczego, to mi Pan Prezydent Siemiątkowski odpowiadając na interpelację, w części dał do zrozumienia, jeśli tą intencję dobrze zrozumiałem. Na pewno nie zdarzą się już takie historie, że inwestycje będą się ciągnęły latami, a ich zakończenie będzie trwało również tak długo, jak długo pewnie będzie trwał Płock. Ja nie chcę się wyżywać nad tym nieszczęsnym molo, nie chcę się wyżywać na różnymi innymi historiami, bo nie oceniamy tego dzisiaj. Dziś oceniamy to, co się wydarzyło w roku 2011. Ja ze swojego doświadczenia samorządowego, również będąc kiedyś Wiceprezydentem przez wiele, wiele lat, zajmującym się zresztą inwestycjami i przez pewien krótki okres czasu Prezydentem, ja nie mam żadnych wątpliwości, że zrobiono wszystko to, co można było zrobić w krótkim okresie czasu, podejmując wyzwanie, które było wyzwaniem trudnym, biorąc pod uwagę te uwarunkowania, które doprowadziły do tego plebiscytu, który spowodował zmianę władzy w Mieście Płocku, tak jak również przecież ja w 2002 roku również te wybory przegrałem. Bardzo dziękuję za to, że wyraźnie na tej sali podkreślono, że dzięki mojej próbie zmian w komunikacji miejskiej, dumny jestem z tego, że dzisiaj na tej sali usłyszeliśmy: Prezydent Nowakowski podjął... z Prezydentem Buczkowskim podjęli wysiłek wielki, bardzo niebezpieczny z punktu widzenia politycznego, żeby wreszcie w komunikacji miejskiej zrobić porządek, co nie znaczy że ją sprywatyzować. I to również uważam za sukces początku tej kadencji i za to, że zmieniła się filozofia podejścia do problemów miasta. Dlatego ja osobiście nie mam żadnych wątpliwości, jeśli chodzi o głosowanie nad absolutorium i z całą odpowiedzialnością, biorąc nawet pod uwagę wszystkie te informacje na temat „skandalicznego”, w cudzysłowie, proszę to zaznaczyć, wykonania inwestycji, z całą odpowiedzialnością za tym absolutorium i z czystym swoim sumieniem będę za tym absolutorium głosował.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „ [...] Ja chciałbym odnieść się do kilku uwag, które pojawiły się podczas tej dyskusji. Z jednej strony mniejsze dochody o 64 mln zł. Powtórzę jeszcze raz: ponad połowa z tego – 37 mln zł, to są te pieniądze, które z CUPT nie wpłynęły, które wpłyną w tym roku, bo umowa dopiero została podpisana na koniec ubiegłego roku. O te pieniądze walczyliśmy. Reszta to niestety efekt kryzysu gospodarczego. I w tym momencie na kryzys, który dotknął nie tylko Płock, nie tylko Polskę i nie tylko Europę, trudno się obrazić. 64 mln zł dochodów, wpływów mniej. W tym momencie, mało tego, na dzień dobry właściwie, to o czym także warto podkreślić, czyli wydatki bieżące, o 10 mln zł od razu, o 11,5 mln zł dokładnie, więcej, to jest wyrok sądu, który trzeba było zapłacić między innymi dlatego, żeby pozyskać te pieniądze, te 37 mln zł. Ja już to mówiłem nie raz, nie dwa, powtórzę jeszcze



raz – gdybyśmy tylko to dodali, to na wejściu w budżecie jest 75 mln zł mniej, po prostu, bo trzeba było [...] 11,5 mln zł więcej wydać, a nie wpłynęło prawie 65 mln zł zapowiadanych, czy tych, które miały wpłynąć. W kontekście wydatków bieżących, tych które ewentualnie powtórzą się i tych które się nie powtórzą, to warto powiedzieć, że właśnie to były pieniądze, które w ten sposób przeznaczaliśmy na promocję miasta poprzez kluby sportowe, tak piłkę ręczną, jak i piłkę nożną. To są pieniądze, które są w wydatkach bieżących. Podobnie Piknik Lotniczy, czyli promocja miasta. To także dotacje dla publicznych i niepublicznych szkół. Blisko 5 mln zł więcej niż przewidywane były. To także dopłaty do spółek, do wody, do ścieków, które ograniczamy. I tutaj te wydatki bieżące będą mniejsze, bo Państwo radni zgadzacie się z tą filozofią, by rzeczywiście te wydatki, te wydatki bieżące, ograniczać. Ale to także wpłaty przez gminę na fundusze remontowe do wspólnot mieszkaniowych. I te wydatki utrzymamy co najmniej na takim samym poziomie, jak w roku ubiegłym, czyli 1 mln zł. To także niezapowiedziane odszkodowania za grunty przejęte pod drogi publiczne – 2,5 mln zł. To także, i tutaj akurat na plus, co prawda nie wiadomo, czy się to powtórzy, czy nie, ale prawie 5 mln zł na Grabówkę, które musiały być tu ujęte, a nie w inwestycjach, ponieważ pochodzą z Funduszu Spójności, unijnego funduszu, więc musiały być wpisane na.... Solidarności, przepraszam... na wydatki bieżące. Czy w końcu, uważam że zasadne, i tu dziękuję tym wszystkim, którzy poparli i zgodzili się z moim zdaniem, poręczenie na Synagogę, która jak wszyscy widzimy, rzeczywiście jest odrestaurowywana, która za chwilę, do końca tego roku mam nadzieję będzie już, 3 mln zł, która w tym momencie będzie także stanowiła część Płocka i ul. Kwiatka. To także w końcu dodatki mieszkaniowe, które również tutaj się znalazły. A więc z tych zwiększonych niestety wydatków bieżących wiele już nie będzie miało miejsca, niektóre utrzymamy, albo będą zmniejszone w roku bieżącym i w latach następnych. I w kontekście dochodów te dochody także będą większe. I tutaj nie wdając się jak gdyby w szczegółową dyskusję, jeśli Państwo chcecie, to oddam głos za chwilę Panu Prezydentowi Lewandowskiemu, powtórzy to co generalnie Dyrektor Terebus na każdej komisji mówił, pokazując jaki był stan przygotowania tych inwestycji, albo nieprzygotowania tych inwestycji. Ja nie chcę wdawać się w szczegóły, opowiadać o tym, że ścieżka rowerowa miała być poszatkowana, a nie w jednym ciągu w ul. Targowej, czy w ul. Otolińskiej, bo nie ten czas, nie to miejsce. Te inwestycje nie były na tyle przygotowane, by w takim wymiarze je rzeczywiście w ubiegłym roku zrealizować. Nie tylko te zresztą, bo ja mówiłem o obwodnicy północnej, północno – zachodniej. I tutaj ja po raz kolejny powtórzę, bo ktoś robi z igły widły, albo brzydko bym powiedział, nie, już nie powiem brzydko, ale przysłowiowe odchudzenie obwodnicy północno – zachodniej to nic innego, jak urealnienie jej realizacji. To tylko po to mój poprzednik zrobił z czteropasmowej dwupasmową drogę łączącą rondo na Radziwiu z rondem na granicy miasta, tylko po to tam jest dwupasmowa, bo tylko taka była realna do wykonania. Tam jest pas wykupiony pod drugą nitkę, ale wówczas nie było szans i my też chcemy dzisiaj realnie patrzeć na inwestycje, nie za 170 mln zł, tylko za 70 mln zł, bo taką będziemy w stanie realizować. Jeśli okaże się, że będziemy w stanie ją realizować za 200 mln zł, to i 200 mln zł włożymy. Ale trzeba patrzeć realnie na możliwości każdego samorządu, także Płocka, i dochodów. Dzisiaj nie ma możliwości. Dzisiaj ten projekt będzie przygotowany pod realizację takiej inwestycji, która będzie łącznikiem, nie obwodnicą, łącznikiem. I mówimy dzisiaj o łączniku, który połączy Podolszyce z Orlenem i taki jest przygotowywany. Natomiast to, że ona, ten projekt powinien być oddany w 2010 roku w październiku, to są fakty. Ja zostałem zaprzysiężony w grudniu i wtedy dopiero usiedliśmy, a właściwie w nowym roku 2011, usiedliśmy szukając porozumienia z wykonawcą tego projektu, ażeby po pierwsze - nie naliczać mu kar, bo on nie był tam winny, tak naprawdę winny był ten człowiek, który jako jeden z nielicznych, Pani radna, to nadużycie będą pamiętał, o którym Pani powiedziała, jako jeden z nielicznych został zwolniony z pracy w Urzędzie i ani złotówki sąd nie zasądził mu, jeśli chodzi o zwolnienie, nawet złotówki. Więc proszę o tym pamiętać, kiedy Pani demagogię uprawia na tej sali. Szanowni Państwo i na koniec odrobina optymizmu. Jestem przekonany, że tak nieprzygotowanych inwestycji nie było i nie będzie już w tym samorządzie i każdy kolejny

rok będzie z dużo większą realizacją inwestycji. Na dzisiaj inwestycje są właściwe już zrealizowane w wysokości około 40 mln zł. Na dzisiaj. Mamy połowę roku i większość z inwestycji jest w trakcie realizacji. Ja mówię o 40 mln zł już wydanych fizycznie pieniędzy. To znak, jestem przekonany, że na koniec tego roku będziemy mieli nie dwa, ale trzykrotnie więcej niż te 40 mln zł, a może nawet jeszcze, życzyłbym sobie, czterokrotnie więcej. W planach jest pięć. To będzie bardzo trudne. Pani Skarbnik aż westchnęła, ale tak na dzisiaj jesteśmy zdeterminowani, by te inwestycje realizować. Zdeterminowani. Więc proszę mi wierzyć, ja mam świadomość że, i tutaj nie ukrywam, w jakiejś formule ten rok ubiegły jest ostatnim, w którym tak niskie będą realizowane w Płocku inwestycje za mojej kadencji, zdecydowanie. Każdy kolejny będzie tylko lepszy. Dziękuję.”

W obradach została ogłoszona przerwa od godz. 15<sup>10</sup> do godz. 16<sup>10</sup>. Obrady zostały wznowione o godz. 16<sup>30</sup>.

Po przerwie radni przystąpili do omawiania projektów uchwał w sprawach:

## **2. udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka z tytułu wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 407):**

**a) stanowisko Komisji Rewizyjnej w sprawie absolutorium dla Prezydenta Miasta Płocka za 2011 rok**

**b) opinia Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie o przedłożonym przez Komisję Rewizyjną Rady Miasta Płocka wniosku w sprawie udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Arturowi Krasowi.

Pan **Artur Kras** Przewodniczący Komisji Rewizyjnej przedstawił wniosek w sprawie absolutorium dla Prezydenta Miasta Płocka za rok 2011.

Treść wniosku:

### **WNIOSEK W SPRAWIE ABSOLUTORIUM DLA PREZYDENTA MIASTA PŁOCKA ZA 2011 ROK**

*Na podstawie art. 18 a ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591, Dz. U. z 2002 r. Nr 23 poz. 220, Nr 62 poz. 558, Nr 113 poz. 984, Nr 153 poz. 1271, Nr 214 poz. 1806, Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717, Nr 162 poz. 1568 z 2004 r. Nr 102 poz. 1055, Nr 116 poz. 1203, oraz z 2005 r. Nr 172 poz. 1441 i Nr 175 poz. 1457, z 2006 r. Nr 17 poz. 128 i Nr 181 poz. 1337, z 2007 r. Nr 48 poz. 327, Nr 138 poz. 974, Nr 173 poz. 1218 oraz Dz. U. z 2008 r. Nr 180, poz. 1111 i Nr 223 poz. 1458, z 2009 r. Nr 52, poz. 420 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 142 i 146, Nr 40, poz. 230, Nr 106, poz. 675, z 2011 r. Nr 21, poz. 113, Nr 117, poz. 679, Nr 134, poz. 777, Nr 149, poz. 887 i Nr 217, poz. 128) oraz art. 267 ust. 1 pkt 3 i art. 270 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 96, poz. 620, Nr 238, poz. 1578, Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 185, poz. 1092, Nr 201, poz. 1183, Nr 234, poz. 1386, Nr 240, poz. 1429 i Nr 291, poz. 1707)*  
*Komisja Rewizyjna występuje do Rady Miasta Płocka z wnioskiem o udzielenie absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka za 2011 rok.*

#### **UZASADNIENIE**

*Komisja Rewizyjna Rady Miasta Płocka na posiedzeniu w dniu 6 czerwca 2012 roku rozpatrzyła sprawozdanie finansowe Gminy-Miasto Płock wraz ze sprawozdaniem z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok, informacją o stanie mienia jednostki samorządu terytorialnego oraz opinią Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie zawartą w Uchwale Nr Pł.179.2012 z dnia 27 kwietnia 2012 r.. W wyniku rozpatrzenia*

przedłożonych przez Prezydenta Miasta Płocka sprawozdań, na posiedzeniu w dniu 11 czerwca 2012 roku Komisja stwierdziła, co następuje.

Zgodnie z Uchwałą Budżetową Miasta Płocka na 2011 rok Nr 52/VI/2011 Rady Miasta Płocka z dnia 22 lutego 2011 roku, Budżet przewidywał realizację dochodów w kwocie 674.170.861,13 zł.

Plan wydatków przewidywał kwotę 699.189.981,13 zł, a deficyt był planowany w wysokości 25.019.120,00 zł.

W wyniku podjętych przez Radę Miasta Płocka w trakcie roku budżetowego uchwał zmieniających Budżet Miasta Płocka na 2011 rok oraz Zarządzeń Prezydenta Miasta Płocka powyższe wielkości ustalono w następujących kwotach:

Po stronie dochodów ogółem 637.600.918,66 zł.

Po stronie wydatków 690.893.595,37 zł.

Plan dochodów wykonano w kwocie 610.404.145,42 co stanowiło 95,73 % planu.

Plan wydatków wykonano w kwocie 659.338.586,75 co stanowiło 95,43 % planu.

Wydatki bieżące wyniosły 586.384.243,23 zł, to jest 97,16 % planu.

Wydatki majątkowe zostały wykonane w kwocie 72.954.343,52 zł, tj. w 83,50 % planu.

Na dzień 31 grudnia 2011 roku Miasto posiadało zadłużenie w wysokości 352.174.492,25 zł z tytułu kredytów, pożyczek, emisji obligacji komunalnych oraz zobowiązań wymagalnych, które stanowi 57,70 % wykonanych dochodów ogółem.

Rok sprawozdawczy zamknął się deficytem budżetowym w wysokości 48.934.441,33 zł.

Wykonanie budżetu realizowane było zgodnie z zasadami rachunkowości i księgowości budżetowej. W toku prac Komisja Rewizyjna nie stwierdziła naruszenia prawa podczas realizacji Budżetu Miasta Płocka w 2011 roku.

Uwzględniając powyższe wyniki wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok, a także sprawozdania z wykonania budżetu miasta Płocka za 2011 rok stanowiące załącznik do Zarządzenia Nr 1555/2012 Prezydenta Miasta Płocka z dnia 28 marca 2012 roku w sprawie: przedstawienia sprawozdania z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok, sprawozdań z wykonania planów finansowych samorządowych instytucji kultury oraz informacji o stanie mienia Gminy-Miasto Płock, Komisja Rewizyjna pozytywnie zaopiniowała wykonanie Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok i wnioskuje do Rady Miasta Płocka o udzielenie absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka za 2011 rok.

Regionalna Izba Obrachunkowa w Warszawie Uchwałą Nr Pł.179.2012 Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie z dnia 27 kwietnia 2012 r. w sprawie wydania opinii o przedłożonych przez Prezydenta Miasta Płocka sprawozdaniach z wykonania budżetu za 2011 rok wydała opinię pozytywną.

Ponadto wniosek o udzielenie absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka za rok 2011 ma swoje uzasadnienie w pozytywnych opiniach wszystkich stałych Komisji Rady Miasta Płocka: Komisji Rewizyjnej, Komisji Skarbu, Budżetu i Gospodarki Finansowej, Komisji Inwestycji, Rozwoju i Bezpieczeństwa Miasta, Komisji Gospodarki Komunalnej, Komisji Edukacji, Zdrowia i Polityki Społecznej, Komisji Kultury, Sportu i Turystyki.

(**załącznik nr 14** do niniejszego protokołu)

Pan radny Artur Kras Przewodniczący Komisji Rewizyjnej odczytał uchwałę nr Pł.258.2012 Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej w Warszawie z dnia 15 czerwca 2012 roku w sprawie wydania opinii o przedłożonym przez Komisję Rewizyjną Rady Miasta Płocka wniosku w sprawie udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta.

(**załącznik nr 15** do niniejszego protokołu)

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Pawłowi Kolczyńskiemu.

Pan radny **Paweł Kolczyński** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Panowie Prezydenci! Chciałbym w imieniu Klubu Radnych Polska Jest Najważniejsza przedstawić krótkie stanowisko w sprawie omawianego teraz przez Wysoką Radę punktu dotyczącego udzielenia

absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka z tytułu wykonania budżetu miasta za 2011 rok. Tak jak w punkcie 1 moi przedmówcy wskazali zarówno argumenty za, jak i przeciw pozytywnej ocenie sprawozdania, i zarówno za jak i przeciw wnioskowi o udzielenie absolutorium, z częścią tych argumentów można się zgodzić, z częścią tych argumentów można polemizować, natomiast w tych kilku słowach chciałbym odnieść się do tego zagadnienia. Po pierwsze, na to zresztą zwracał uwagę Pan Prezydent, jak i przedmówcy, należy podkreślić, że sprawozdanie dotyczy budżetu za 2011 rok, który tylko w części, można tak to określić, był autorstwa Prezydenta Nowakowskiego i w części był opracowany w trakcie poprzedniej kadencji przez poprzednie władze miasta. Pod drugie - ten argument również tutaj się już pojawił, jest to budżet, który realizowany jest w określonych warunkach gospodarczych, makroekonomicznych, które generalnie możemy określić jako kryzys gospodarczy, który wprost i bezpośrednio na pewno wpływa również na to, co jest z punktu widzenia budżetu miasta najważniejsze, a więc na wielkość dochodów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności na tą też istotną część, która pochodzi z tytułu udziału w podatkach dochodowych, czy to CIT, czy podatku PIT. W kontekście tej sytuacji należy pozytywnie odnieść się do tej realizacji dochodów, która w sprawozdaniu jest wskazana. Także należy pozytywnie określić ten poziom średniego wykonania, który w sprawozdaniu określony został na 95,76%. Bez wątplenia te elementy i te dwa, a w szczególności ten drugi przez mnie wskazany, ta druga wskazana przeze mnie okoliczność, wpłynęła na konieczność też określonego gospodarowania budżetem miasta, a więc gospodarowania w sposób ograniczający jego wydatki, konieczność prowadzenia działań dostosowujących, działań polegających na oszczędzaniu. Na to oczywiście też, zresztą było to przedmiotem dyskusji, nałożyło się niezrealizowanie pewnych planów w zakresie pozyskania środków finansowych, czy to środków zewnętrznych, ze środków unijnych, czy też z innych źródeł. W związku z tym ten poziom wykonania wydatków mimo, że nie jest tak zadowalający, również z tej perspektywy należałoby ocenić pozytywnie. Oczywiście przyłączamy się w sposób dość mocny do tych głosów, które sygnalizują, wyrażają niepokój co do wysokości nakładów i realizacji nakładów inwestycyjnych. Uważamy, że średnie wykonanie na tym poziomie, które średnio wynosi 88,05%, mimo że nie odbiega w jakiś sposób drastyczny od wykonania z lat ubiegłych, jakby te działania powinny na to skierowane, aby ten poziom był dużo bardziej satysfakcjonujący. Już pewne jakieś oznaki w poprawie, w zakresie prowadzenia gospodarki, szeroko rozumianej gospodarki inwestycyjnej dostrzegamy. Dlatego też podsumowując te wszystkie okoliczności, o których tutaj wskazałem, argumenty za pozytywnym zaopiniowaniem wniosku o udzielenie absolutorium przeważają, w związku z tym odniesiemy się pozytywnie do tego wniosku i poprzemy udzielenie absolutorium Panu Prezydentowi Nowakowskiemu za wykonanie budżetu miasta za 2011 rok. Jednocześnie, tak jak wspominałem, zachęcamy do podjęcia zdecydowanych działań, aby w szczególności w zakresie szeroko rozumianych działań inwestycyjnych tych strategicznych, szczególnie o tym strategicznym znaczeniu, te przyspieszenie było bardziej widocznie. Ja wiem, że jest etap też projektowania, który musi w powiązaniu z etapem procedowania formalnego być zachowany, nie mniej mam nadzieję, że przejdziemy już do tych etapów realizacyjnych. Dziękuję bardzo."

### **3. zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy - Miasto Płock na lata 2012-2050 (druk nr 421)**

Autopoprawka do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 421 stanowi **załącznik nr 16** do niniejszego protokołu.

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Dziękuję bardzo. Pani Skarbnik, mam pytanie dotyczące tej autopoprawki do druku 442, którą otrzymaliśmy. Interesuje mnie kwota 2.050.000,00 zł wydatkowana z przeznaczeniem na działania promocyjne miasta, promocja

miasta. Proszę wskazać konkretny cel. I jeśli chodzi o WPF, znaczy interesuje mnie założymy ul. Traugutta, na którą wydatkowaliśmy około 200 tys. zł w 2011 roku w zakresie projektu technicznego. I tam jest bodajże około 40 tys. zł przeniesienie na niewygasy. Proszę mi powiedzieć, dlaczego ul. Traugutta nie ma w WPF, bo przecież to zadanie będzie kontynuowane. Mamy tylko samą dokumentację, a realizacja w latach następnych. To jest takie techniczne pytanie, które budzi moje wątpliwości, i to dotyczy szeregu jeszcze innych inwestycji. I teraz tak, nie wiem, czy będziemy jakieś literówki sobie... Pani Skarbnik, czy chce Pani, żeby literówki gdzieś tam znalazła? Dobrze, to w WPF, tylko że problem jest w tym, że niestety te tabele, znaczy dokument nie jest stroną po stronie numerowany, tylko poszczególne tabele odrębnie. Ale tak: łączne nakłady finansowe i limity zobowiązań, to jest ta tabela, wykaz przedsięwzięć, str. 1 tej tabeli to ppkt c – programy, projekty lub zadania pozostałe i [...] w pkt 3b jest słowo „dopaty” do czynszu, zamiast „dopłaty”. Kolejna tabela również, tylko tam był rok 2011, od roku 2011, czyli to są bieżące nakłady finansowe, natomiast kolejna tabela jest od roku 2012 – wykaz przedsięwzięć, w 47 punkcie przyjmowane zapłaty przy użyciu kart płatniczych, „prawidłowa” powinno być, realizacja zadania publicznego od roku 2012. 47 punkt. Kolejny - wykaz przedsięwzięć, z kolei tabela od roku już 2016, pkt 3 podobny, też te dopłaty do czynszu za lokale zrealizowane w ramach programu, czyli brakuje „ł” literki. To z tego byłoby tyle. Także proszę o odpowiedź odnośnie tej zmiany budżetowej – promocja miasta.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Są to środki potrzebne na podpisanie umowy z Wisłą Płock.”

#### **4. zmieniająca Uchwałę Budżetową Miasta Płocka na rok 2012 (druk nr 422)**

Autopoprawka do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 421 stanowi **załącznik nr 17** do niniejszego protokołu.

Projekt uchwały pomieszczony na druku nr 422 został omówiony w ppkt. 3.

#### **5. ustalenia opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczone przez Komunikację Miejską – Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku oraz w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej (druk nr 399)**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Pawłowi Kolczyńskiemu.

Pan radny **Paweł Kolczyński** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Dzisiaj wchodząc na salę dostaliśmy autopoprawki przygotowane przez Pana Prezydenta, które do pierwotnego projektu wprowadzają pewne modyfikacje. Ja chciałbym Panu Prezydentowi w imieniu Klubu Radnych PjN serdecznie podziękować za uwzględnienie naszych postulatów. Oczywiście tych postulatów było więcej, natomiast główny nacisk kładliśmy na zagadnienie uatrakcyjnienia tej Karty 3+, która została wprowadzona. Uważam że, czy uważamy że przyłączenie Karty 3+, czy włączenie w Kartę 3+ ulg dla całych rodzin niezależnie, czy to jest osoba dorosła, czy dziecko, możliwości zakupu biletu ulgowego, posłuży do ożywienia tejże instytucji. Jak również uważamy, że takim kompromisem bardzo dobrym jest wprowadzenie tej propozycji z 30-dniowym biletem na te dni robocze na wszystkie linie. Ja tutaj, też jakby gwoli sprawiedliwości wskażę, że w zakresie Karty 3+ Pan radny Piotr Kubera już wcześniej o to apelował w swoich interpelacjach. Ja chciałbym jednak jeszcze, korzystając z okazji, zadać dwa

pytania. Być może te kwestie były wyjaśniane wcześniej, natomiast chciałbym uzyskać informacje. Po pierwsze – w projekcie obu tych dokumentów, zarówno regulaminu porządkowego, który jest później, jak i w projekcie dotyczącym ustalenia opłat, nie ma opłat za przewóz zwierząt i bagażu. Mam pytanie – z czego to zwolnienie, ta rezygnacja, z taryfy w tym przypadku wynika, czym to uzasadniamy. Tutaj w dyskusjach z Panem Prezydentem wskazywaliśmy, że może dojść do takiej paradoksalnej sytuacji, że tak naprawdę za, przepraszam za porównanie, ale za małe dziecko bilet trzeba skasować, a za psa, jakiegoś owczarka, bernardyna, biletu skasować nie będzie trzeba, gdzie komfort podróżowania, jeżeli dziecko jest spokojne i zbyt dużo nie hałasuje oczywiście, z dzieckiem a z psem jest nieporównywalny. Zresztą utrzymanie czystości, bezpieczeństwo itd.. Dlatego mam tutaj pytanie w tym zakresie. Poza tym wprowadzając brak opłat za bagaż nie wprowadzamy, przynajmniej ja nie znalazłem, jakby maksymalnego ograniczenia, zwolnienia z tego. Rozumiem, że tak naprawdę może dojść do sytuacji, że bagaże dość dużo gabarytowe, nie wiem: pralkę, lodówkę, będzie można środkami transportu przewozić. Pytanie – czy taki jest cel, czy z ostrożności tak naprawdę nie warto by było jakiejś regulacji takiej pośredniej wprowadzić, która by wprowadzała maksymalny poziom, wielkość bagażu, która jest zwolniona z opłat? Oczywiście każdy bagaż podręczny, torba podróżna i plecak powinno być zwolnione. Takie zresztą są chyba tendencje ogólnokrajowe, gdzie tego typu bagaże są zwalniane. I wreszcie ostatnie moje pytanie. Pytanie, tak naprawdę, dotyczące dystrybucji biletów. Może ono nie jest po części tutaj zasadne, ale kiedy chodziłem do szkoły podstawowej bilety miesięczne mogły być zakupione w każdej szkole w sekretariacie. Chciałbym się zapytać, czy taka praktyka aktualnie funkcjonuje. Jeżeli funkcjonuje to tak, natomiast, czy ten sposób dystrybucji też jest zachowywany. Dziękuję bardzo.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dziękuję bardzo. Pragnę zwrócić uwagę, że Pan radny w swoim wystąpieniu zwrócił się praktycznie do wszystkich czterech projektów uchwał dotyczących komunikacji miejskiej, więc ponieważ jest to w dużej mierze powiązane ze sobą, to ja pozwolę sobie potraktować to w taki sposób, że dyskutujemy już w chwili obecnej o projektach uchwał pomieszczonych na drukach: 399, 400, 402 i 414.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Arkadiuszowi Iwaniakowi.

Pan radny **Arkadiusz Iwaniak** powiedział: „Dziękuję bardzo. Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Ja chciałbym w imieniu Klubu Sojuszu Lewicy Demokratycznej złożyć wniosek do omawianego projektu uchwały. I tak naprawdę jako załącznik do tego wniosku chciałbym przedstawić załącznik nr 1, który jest w tej uchwale wymieniony. I tak: pozycje bilet jednorozjazdowy na poziomie 2,80 zł oczywiście proponujemy zostawić. Jest to, z tego co Komunikacja Miejska, przedstawiciele tłumaczyli, tendencja wysokości biletu jednorozjazdowego na dość wysokim poziomie, tak aby zmobilizować, czy też zaproponować bilet długookresowy, miesięczny, by stawał się atrakcyjny. I proponujemy zostawić ten bilet na poziomie 2,80 zł. Praktycznie sugerujemy dokonać zmiany przy biletach długookresowych imiennych. I tak – bilet 15-dniowy, nasza sugestia jest taka, by zlikwidować i jak gdyby ułatwić i żeby było to bardziej przejrzyste, natomiast bilet 30-dniowy proponujemy, aby koszt kształtował się na poziomie 65 zł i ulgowy oczywiście 32,50 zł, dlatego że tak jak to zostało wcześniej podczas dyskusji wspomniane, likwidujemy, co jak gdyby wynika z faktu, że będzie zmieniony system komunikacji, likwidujemy bilet na jedną linię, który kosztował 50 zł, natomiast sugestia, żeby bilet miesięczny, co prawda na wszystkie linie kosztował 72 zł, powoduje, że ta podwyżka dla przysłowiowego Kowalskiego będzie wynosiła ponad 40%. Dlatego nawet tu padła sugestia naszego prelegenta, że 65 zł jest to taka cena, która gdzieś tam się pojawia. Stąd te 65 zł. Kolejna rzecz to jest bilet 90-dniowy, tu proponujemy 160 zł i 80 zł, oraz wprowadzić rzecz, która występuje w innych samorządach – bilet weekendowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od piątku od godziny 15<sup>00</sup> do niedzieli do godziny 23<sup>59</sup> na wszystkich liniach, i tu cena 12 zł i 6 zł, oraz bilet tzw. seniora, bilet imienny,

dla osoby, która ukończyła 60 lat, i to jest również bilet 60-dniowy. Bilet seniora, jak wiemy 70 lat - jeździmy za darmo, tutaj jest taka propozycja, żeby wyjść naprzeciw osobom starszym, które zbliżają się do oddalającej się emerytury i na poziomie 35 zł, bez oczywiście możliwości korzystania z innych ulg. I tu to jest oczywiście strefa A. W strefie G zostawiamy tak jak to zostało zaproponowane przez przez Komunikację Miejską. Jeśli chodzi o strefę B - bilet jednoprzejazdowy zostawiamy, pozostałe: ten 90-minutowy również, 15-dniowy sugerujemy, żeby zlikwidować dla przejrzystości, 30-dniowy na poziomie 115 zł i 57,50 zł, bilet 90-dniowy 290 zł i 145 zł, i tu również proponujemy wprowadzić bilet weekendowy, ta sama treść, kwota: 22 zł i 11 zł ulgowy, i oczywiście bilet seniora – 60 zł. I strefa C – to jest bilet jednoprzejazdowy pozostawiamy w strefie A, w strefie B i w strefie C. Sugerujemy, aby bilet 15-dniowy również zlikwidować dla przejrzystości. Bilet 30-dniowy na poziomie 168 zł – cały bilet i ulgowy - 84 zł. Bilet 90-dniowy 430 zł i 215 zł, bilet weekendowy natomiast 25 zł i 12,5 zł ulgowy, oraz bilet seniora, aby kształtował się na poziomie 90 zł. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Dziękuję bardzo. Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Radni! Zaczę może, to co obiecałam wczoraj Panu Prezesowi, żeby go nie zasmucić, zaczę od wypowiedzi Pana Prezesa z czerwca 2011 roku. Oczywiście wypowiedź jest wyjęta z kontekstu, bo wtedy rozmawialiśmy szerzej o materiale, który był prezentowany, tak ja w dniu dzisiejszym. *Oczywiście to nie jest tylko zabieg marketingowy, że założmy w tym roku i w przyszłym roku nie będzie żadnych zmian w cenach biletów, ale z uwagi na to, żeby jak gdyby wzmoc ten efekt wdrożenia tego projektu, proponujemy, żeby w roku przyszłym utrzymać niezmiennosc poziomu cen. Natomiast w latach następnych, czyli w 2013 i 2014, żeby ta dynamika była tak jak tutaj została zaprezentowana, czyli 12% i 14%. I tutaj konkretnie już jest propozycja taryfy przewozowej, tej nowej.* Czyli w świetle tego, co Pan Prezes raczył nam powiedzieć rok temu, w 2012 nie zakładał podwyżek cen biletów. Teraz Państwu powiem troszeczkę o historii, jak to się prezentowało w latach poprzednich. W latach 1999-2001 mieliśmy wspólnie, gdyby policzyć te trzy lata kalendarzowe, prawie 60% podwyżkę cen biletów. Od roku 2001 do roku 2010 cena nie uległa drastycznie zmianie w przeciągu tych lat wymienionych. Podwyżki cen biletów łącznie od 2001, w zasadzie 2011, bo w 2010 nic się nie zmieniało, uległy podwyższeniu o 22%. W roku 2011 Pan Prezydent Nowakowski zaproponował nam 13%-ową podwyżkę cen biletów, w tym roku proponuje nam 12%. Czyli przez 19 miesięcy jego zarządzania ceny biletów w Mieście Płocku wzrosną już o 25%, ale tylko jednoprzejazdowych. Mówimy w tym momencie tylko o jednoprzejazdowych. Jeśli w takim dobrym tempie Pan Prezydent będzie podwyższał w latach następnych, to dojdziemy do 100%. Jest Pan naprawdę na dobrej drodze. Odniosę się teraz troszeczkę do cen paliwa, ponieważ troszeczkę poszukałam sobie, jak się kształtowały ceny na rynku w roku 2010, 2011 i obecnym. Zresztą to dzisiaj ze strony internetowej ściągnęłam sobie Komunikacji, jaka jest dzisiaj cena paliwa. W roku 2010 paliwo średnio było na poziomie 4,56 zł, w roku 2011 była to cena już 5,13 zł, czyli wzrost paliwa nastąpił o 12%. W przypadku oleju w 2010 – 4,28 zł, 5,06 zł w 2011, czyli wzrost o 18%. I Państwo podwyższyliście ceny biletów o 12%. Założmy, że jest to zasadne z punktu widzenia ceny paliwa, jeśli do tego by odnosząc. Teraz przejdziemy rok 2011 do 2012. Dziś na stronie internetowej Komunikacji paliwo kosztuje 5,57 zł, czyli w stosunku do roku 2011 nastąpił wzrost o 8%. I taka sama jest kalkulacja, jeśli chodzi o wzrost w stosunku do oleju. Dziś wynosi cena jego 5,47 zł, a była 5,06 zł, czyli również o 8%. Pan proponuje 12% podwyżkę cen biletów jednoprzejazdowych, czyli zakładając, że poziom inflacji jest na poziomie bodajże 4,6%, ta podwyżka nie powinna przekroczyć w moim przekonaniu 8%. I skupię się teraz troszeczkę na biletach długookresowych 30-dniowych, których nową cenę Pan proponuje. A naprawdę rozbawiła mnie wczoraj wypowiedź Pana Kierownika Ambroziaka, który komentując nam jeden z materiałów, który został nam przedstawiony przez Pana Prezydenta Buczkowskiego, chodzi o ilość przewiezionych pasażerów w latach 2001-2011, stwierdził, że w roku 2011 jak podwyższyliśmy cenę biletów, to nam wzrosła ilość pasażerów. To idąc tym tokiem myślenia Pana Ambroziaka, w takim razie dziwię się, że Pan Prezydent

podwyższa bilety tylko o 12%. Niech Pan podwyższy o 50%, to nam dwukrotnie wzrośnie ilość pasażerów w autobusach, jeśli Państwo macie taki tok myślenia w Urzędzie Miasta, że przy wzroście cen biletów Państwu wzrasta ilość pasażerów. A tak naprawdę papier, Panie Prezydencie, może wszystko przyjąć, z tego wynika. Bilet miesięczny 30-dniowy na jedną linię dziś kosztuje 50 zł. Państwo chcecie podwyższyć cenę biletu na jedną linię do 72 zł, czyli to jest podwyżka o 44% dokładnie. Podobnie ma się sytuacja z biletami dla dzieci, młodzieży korzystającej z biletów ulgowych, które dziś płacą 25 zł, będą płacić 36 zł. Również wzrost o 44%. Nie wiem, czy zauważcie Państwo gdziekolwiek w innym mieście tak drastyczne podwyżki, jakie zaproponowaliście nam w uchwale, którą dzisiaj próbujecie lekko zniwelować, żeby ta podwyżka nie była tak drastyczna dla mieszkańców Płocka. Tylko te zmiany kosmetyczne, które Państwo w tej chwili wprowadzacie, mają się nijak do realnego wpływu na finanse każdej rodziny, każdego gospodarstwa domowego. Bo, jeśli Pan podwyższył miesiąc temu o 7% cenę wody dla mieszkańców Płocka, dzisiaj podwyższa Pan o 12%, w tej propozycji 12% ceny biletu jednoprzjazdowe, według Pana propozycji w zgłoszonej autopoprawce, już chyba do autopoprawki kolejnej, zmienia Pan z kolei propozycje nie korzystania z biletu we wszystkie dni tygodnia, tylko od poniedziałku do piątku i chce Pan zaproponować podwyżkę 12% na bilety normalne, a 20% na bilety ulgowe, to nie jest to tak, że nie odbędzie się to kosztem finansów każdej rodziny. Wprowadziliście Państwo tą Kartę Familijną 3+. Ja dobrą sprawę chciałabym wiedzieć, jakie są efekty dla tych rodzin 3+. Plusy oczywiście funkcjonowania tej Karty. Dziś stara się Pan w jakiś tam sposób również wyjść naprzeciw tym rodzinom. Ja idąc śladem Miasta Warszawy, gdzie w 2012 roku Prezydent Miasta Warszawy zaproponowała zmianę dotyczącą rodzin, akurat tam jest taki przypadek, że 4+, bezpłatne przejazdy dla dzieci z rodzin, gdzie jest czworo i więcej uczących się dzieci, proponujemy w imieniu Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości wprowadzenie zmiany polegającej na rozszerzeniu katalogu osób korzystających z bezpłatnych przejazdów. W przypadku tak drastycznych podwyżek wydaje mi się, że jest to najbardziej celowe rozwiązanie, które przynajmniej spowoduje, że zarówno dzieci jak i młodzież ucząca się nie będzie miała problemów z dojazdem do szkoły. Proponujemy, aby rozszerzyć katalog osób uprawnionych do korzystania z przejazdów bezpłatnych, właśnie o dzieci i młodzież szkolną, poprzez dodanie, tak jak Pan o uczynił w projekcie uchwały na druku 402 odnośnie kierowców, którzy zostawiają samochód pod swoim domem i skorzystają z bezpłatnych przejazdów środkami komunikacji miejskiej, jeśli Pan okazał takie dobre serce w stosunku do kierowców uważam, że powinien Pan również okazać dobre serce w stosunku do dzieci i młodzieży szkolnej, idąc śladem oczywiście tej propozycji, którą zgłosiło Miasto Warszawa, dodać punkt 18, rozszerzyć załącznik o dzieci i młodzież w ramach programu Płockiej Karty Familijnej 3+, w wieku szkolnym oczywiście, uczące się, do 20 roku życia, aby mogły te dzieci skorzystać z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską, służących dojazdowi tylko i wyłącznie do szkoły. W moim przekonaniu to, co Państwo robicie w tej chwili w zakresie tej dużej reorganizacji i odpłatności za przejazdy autobusami i rewolucji w zakresie nowej organizacji linii autobusowych, powinno to być troszeczkę, w moim przekonaniu, bardziej skoordynowane. W tej chwili zajmujemy się tylko i wyłącznie podwyżkami cen biletów, natomiast tak jak powiedziałam wcześniej, nowa organizacja linii autobusowych będzie wprowadzona dużo, dużo później, dwa miesiące później. Myślę, Panie Prezydencie, że likwidacja biletów na jedną linię, utrzymywanie tylko i wyłącznie w tym przypadku biletów na wszystkie linie autobusowe, jest złym wyjściem. Mógł Pan to zrobić chociażby przejściowo, aby nie wprowadzać, po pierwsze, tak dużych podwyżek dla mieszkańców Płocka, szczególnie tych którzy, jak wiemy, osoby niekoniecznie dużo zarabiające korzystają z środków komunikacji miejskiej, ponieważ w dużej mierze nie jest ich stać na zakup chociażby własnego auta. Więc dotyka to przede wszystkim osoby najuboższe, które korzystają z tych przejazdów chociażby codziennie. Bo mówiąc o biletach miesięcznych, tych osób, które kupują bilet na jedną linię, dojeżdżają najczęściej do pracy i z powrotem oraz dzieci i młodzież do szkoły i z powrotem do domu. I nie mogę się do końca zgodzić tutaj akurat z argumentacją kolegi, który przed chwilą powiedział, że tak łatwo się zgodził na tą likwidację tych biletów na jedną linię, ponieważ nowa organizacja linii autobusowych wprowadza zmiany w tym zakresie. Jak widzieliśmy, wiele linii autobusowych będzie się pokrywało, w związku z tym nie widzę potrzeby, aby w tym momencie likwidować bilet na jedną linię, gdyby cena ta



była zróżnicowana. Oczywiście w przypadku biletu na jedną linię byłby trochę tańszy, a bilet na wszystkie linie byłby droższy. Natomiast nie rozumiem również podejścia Zarządu Spółki do likwidacji możliwości zakupu biletu jednoprzejazdowego u kierowcy w autobusie. Państwo proponujecie karnet pięciopodcinkowy biletów ulgowych, czyli w tym momencie kiedy osoba, która kupuje bilety normalne, korzysta sporadycznie z komunikacji miejskiej, będzie chciała po prostu wsiąść do autobusu i przejechać, nie może tego uczynić, ponieważ musi kupić karnet na pięć przejazdów ulgowych, wykorzysta dwa razy, zostaje jej się zawsze pół biletu, żeby wykorzystać te pół biletu musi kupić kolejny karnet. W związku z tym nie widzę naprawdę potrzeby, aby likwidować bilety do momentu oczywiście już biletów elektronicznych, czy też możliwości wprowadzenia biletomatów w autobusach. Wtedy już oczywiście pasażerowie będą mogli sobie kupić jeden bilet na jeden przejazd w autobusie w ten sposób. Natomiast do tego czasu, bo słyszymy, że dopiero w tym roku będzie to kilkanaście autobusów, a reszta będzie możliwa dopiero w przyszłym roku, nie widzę potrzeby, żeby wprowadzać zakaz sprzedaży u kierowcy biletu na jeden przejazd. Natomiast w żadnej mierze nie możemy zgodzić się z tak drastycznymi podwyżkami cen biletów. Jeszcze tylko przypomnę Panu, jak w imieniu Klubu Platformy Obywatelskiej w 2008 roku w styczniu wypowiedziała się wówczas Pani Przewodnicząca: *Dopóki Płock nie będzie posiadał wybudowanych obwodnic, autobusy komunikacji miejskiej stać będą w korkach, podobnie jak inne pojazdy. Najpierw udroźnijmy miasto, a dopiero potem podwyższajmy opłaty za przejazd środkami komunikacji. Podwyżka opłat za bilety nie zmniejszy liczby pojazdów na drogach. Skutek może być odwrotny. Część płocczan uzna ceny biletów za zbyt wygórowane i przesiądzie się do aut osobowych. Mając powyższe na względzie Klub Radnych Platformy Obywatelskiej zgłasza przeciw proponowanym przez Pana Prezydenta podwyżkom.* Panie Prezydencie, to było 10% na jedną kadencję. Platforma była przeciwna mówiąc, że taki wzrost spowoduje decyzję pasażerów o tym, że przesiądą się do samochodów osobowych. Co się stanie w przypadku podwyższenia cen o 44%? Mówię o biletach 30-dniowych na teraz te, które proponujecie wszystkie linie. A de facto ta osoba, która korzystała z jednej linii, z jednej trasy dzień w dzień, dojeżdżając do pracy, czy do szkoły, będzie musiała zapłacić teraz za bilet na wszystkie linie w wielkości w przypadku biletu normalnego 70 zł zamiast 50 zł i w przypadku ulgowego zamiast 25 zł – 36 zł. Gdzie tu jest sprawiedliwość? Podwyżka 44%, 12% na bilety jednoprzejazdowe. W tamtym roku mieliśmy 13%. 25% podwyższacie Państwo bilety w przeciągu 19 miesięcy. Co będzie za kolejny rok, dwa lata, do czego doprowadzicie? Do tego, że wszyscy po prostu przesiądą się chyba w samochody osobowe, bo nie będzie ich stać na bilet komunikacji miejskiej. Będzie tańsze kupienie paliwa do samochodu osobowego. I taki będzie rezultat Państwa działań. Chyba, że chcecie Państwo doprowadzić do ruiny Komunikację Miejską i najlepiej będzie wtedy sprywatyzować zakład, bo się okaże, że nie ma chętnych na jeżdżenie komunikacją miejską. Ale przez takie działania, mimo że jest dobry program marketingowy, który został nam kilka godzin temu przedstawiony, przez takie działania Państwo doprowadzicie do tego, że niestety komunikacja będzie traktowana jako zło konieczne przez mieszkańców Płocka. Pierwszy będzie samochód, a dopiero komunikacja, nie będzie ich to interesować. Na pewno to, co teraz robicie, oddzieli od was na długi dystans ludzi, którzy są wiernymi klientami Komunikacji Miejskiej. A wierny klient to jest taki, który kupuje bilet miesięczny. Natomiast, jeśli chodzi o te bilety 90-dniowe, to jest po prostu całkowicie dziwny pomysł, w moim przekonaniu, bo nikogo nie będzie stać, rodziny trzy-, czteroosobowej, na wykupienie na przykład trzech biletów, czy dwóch biletów ulgowych i dwóch biletów normalnych po 190 zł. To jest po prostu kwota nie do przekroczenia, mimo że jest to atrakcyjne w przeliczeniu na jeden miesiąc, ale za jednym razem nikogo nie będzie stać, żeby kupić sobie po dwa, trzy bilety za 190 zł. Powiem tylko, że w Warszawie właśnie od tego odchodzą. Już nie ma biletów na 90 dni. A jeśli już tak sobie porównujemy te ceny biletów, dostaliśmy również ten materiał à propos porównania z innymi miastami, to powiem Panu tak, już to powiedziałam wczoraj Panu Prezesowi, że w żaden sposób nie jesteście Państwo po tych podwyżkach miastem atrakcyjnym pod kątem cen biletów porównując innymi miastami. Tu w żaden sposób to nie powoduje, że zachęca to do korzystania z transportu publicznego. W Mieście Warszawie bilet normalny proponowany przez firmę ZTM kosztuje 90 zł na wszystko: na autobus, tramwaj i metro. Popatrzcie Państwo, jakie tam są odległości do pokonywania. W Gdańsku bilet zwykły na jedną linię kosztuje 80 zł

normalny, 40 zł ulgowy. W Gdańsku. Miasto dużo większe od Miasta Płocka. Jest jeszcze taki bilet ciekawy 4-miesięczny, tzw. semestralny ulgowy za 160 zł. Wrocław – na dwie linie 60 zł normalny, 30 zł ulgowy, na wszystkie linie we Wrocławiu 90 zł normalny, 45 zł ulgowy. Katowice – autobusowo – tramwajowy na wszystkie linie, Katowice, bardzo rozstrzelone miasto, 116 zł, 58 zł. Więc, Panie Prezydencie, dwie kwestie do przemyślenia. Poproszę, po pierwsze, o nierezygnowanie z biletu na jedną linię, ponieważ to, co przed chwilą nam pokazano, świadczy o tym, że linie się pokrywają i doskonale można korzystać sobie, tak jak do tej pory, z jednej trasy określonej, obranej dzień w dzień, bo większość ludzi po prostu z nich tak korzysta. Natomiast najczęściej w weekendy wybierają się wspólnie na zakupy, najczęściej samochodem osobowym. Wówczas nie korzystają ze środków komunikacji miejskiej. I druga kwestia – proszę o odejście od sprzedaży karnetów w autobusach komunikacji i zaproponowanie tylko i wyłącznie, tak jak jest do tej pory, biletów jednorazowych. I trzecia kwestia, o którą prosiłabym Pana Prezydenta, czy też Pana Przewodniczącego, bo nie wiem kto z Państwa dysponuje tymi materiałami, o przedstawienie opinii związków zawodowych w tej sprawie.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący, kilka zdań. Później poproszę o uzupełnienie, zwłaszcza w kontekście związków zawodowych, Pana Prezydenta Buczkowskiego. Ja powiem tak. [...] Pani radna Kulpa, bo najpierw odniosę się do tego, co powiedziała Pani radna, wyszła właściwie od w miarę słusznego wniosku, bo okazało się że w ubiegłym roku podnieśliśmy cenę biletów o 12% i cena paliwa wzrosła między 12% a 18%. I tutaj nie wiem, jakoś argument był chyba za podwyżkami. W tym roku cena paliwa o 8% i podwyżka o 12%, rzeczywiście dla Pani radnej o 4% jak gdyby za dużo. Jednorazowy bilet. Natomiast ja zwrócę uwagę, cieszę się, że Pani tu powoływała się na eksperta, który wyraźnie powiedział, że w przypadku jednorazowego biletu cena w Płocku nie jest oszałamiająco ani wysoka, ani niska. Ona po prostu jest średnia i taka, bym tak powiedział tutaj, nie budzi, jeśli chodzi o jednorazowy bilet, dużych emocji. Natomiast ja wrócę do tego, skoro Pani radna posługuje się procentami, do tego mojego porównania z początku tej dyskusji. Cena w 2001 roku miesięcznego biletu, to było 50 zł i w ciągu tych 11 lat cena paliwa wzrosła o ponad 100%. I tutaj ja nie oczekuję, że to będzie 100 zł, 120 zł. Gdyby tylko do ceny paliwa porównywać, byłoby to ponad, grubo ponad 100%. Jeśli chodzi o cenę inflacji, wychodziło około 68 zł. Stąd ta cena 70 zł. Owszem dzisiaj być może ta podwyżka, którą Państwo epatujecie, że to jest 44%, ja rozumiem, to brzmi rzeczywiście bardzo mocno, ale dlatego tak jest – dlatego, że przez ostatnich 10 lat nikt jak gdyby nie chciał tego tematu ruszyć, bo uznawał, że nie ma takiej być może potrzeby, lepiej dopłacać z budżetu miasta. W tej chwili ta rekompensata, czy to wynagrodzenie z tytułu zadań użyteczności publicznej, ale generalnie jest to dopłata do spółki, to jest już w granicach 18 mln zł. [...] Stąd te działania, które podejmujemy, tak jeśli chodzi o reformę komunikacji miejskiej, jak i w w pewien sposób racjonalizację tych kosztów, jeśli chodzi o wpływy do spółki, czyli koszty biletu, usługi, tak naprawdę. Więc stąd ta podwyżka rzeczywiście tak drastyczna, bo jej po drodze, kiedy mogłaby być mniejsza, bo gdyby ona była tylko, mówię, o wskaźnik inflacji, to byłaby praktycznie porównywalna z tym, co proponujemy. Natomiast teraz odniosę się do tego o czym mówiła Pani radna i o czym mówiły oba kluby tak naprawdę, z którymi konsultowałem się, czyli Klub zarówno PjN jak i SLD. Bo tak naprawdę obie te autopoprawki były przeze mnie.... ja informowałem, konsultowałem, rozmawiałem, na pewno nie w pełni jak gdyby spełniłem oczekiwania, także jeśli chodzi o bilet weekendowy. Tutaj rozmawialiśmy z Prezesem, że warto na pewno się nad tym pochylić, jeśli chodzi o bilet weekendowy, być może też dla seniora, natomiast tutaj już jest pytanie – jak szeroko byłoby to, bo czy to będzie zachęta do podróżowania komunikacją miejską. Bo weekendowy pewnie tak, dla młodych ludzi, którzy akurat w weekend mogą poruszać się nie samochodem, może właśnie na imprezę,

z imprezy, taki bilet weekendowy warto po pewnej analizie wprowadzić, więc nie mówię nie. Nie w tym momencie, ale w pewnej perspektywie. Natomiast stąd ta autopoprawka mówiąca o bilecie 30-dniowym od poniedziałku do piątku ważnym, że tutaj ta podwyżka nie będzie 44%, będzie 20%, bo będzie 60 zł i 30 zł ulgowy. Natomiast ja cieszę się, że Pani radna w tym momencie upomina się o rodziny wielodzietne, mam nadzieję dla których ta autopoprawka dotycząca zniżek dla komunikacji miejskiej będzie dodatkowym argumentem, by rzeczywiście z tej Karty 3+, Karty Familijnej Płockiej skorzystać, bo tak naprawdę dzisiaj w kontekście dzieci taki bilet to jest 25 zł. Po zastosowaniu tej zniżki będzie to 18 zł przez cały tydzień, 15 zł od poniedziałku do piątku, czyli jeśli by tylko był szkolny tzw.. Czyli nie mamy do czynienia z podwyżką, tylko wręcz, jeśli chodzi o rodziny wielodzietne, ze zniżką tak dla dzieci, jak i dla rodziców, bo dzisiaj to jest 50 zł, a po wprowadzeniu tej autopoprawki, jeśli chodzi o rodziny wielodzietne, będzie to 36 zł, a jeśli tylko od poniedziałku do piątku – 30 zł. Czyli ewidentnie nie tylko nie podwyżka, jeśli chodzi o rodziny wielodzietne, ale obniżka. Także warto w tym momencie uczciwie na to spojrzeć, a nie tylko demagogicznie, zwłaszcza, że akurat takich gestów rządząc w stronę rodzin wielodzietnych nie robiło się. Więc bardzo proszę o uczciwość. To tyle z mojej strony. [...]"

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Krzysztofowi Buczkowskiemu Zastępcy Prezydenta Miasta Płocka.

Pan **Krzysztof Buczkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Dziękuję. Ja jeszcze odniesieniu do tych informacji i odpowiedzi, które udzielił Pan Prezydent, uzupełnię kwestię, którą poruszyła Pani radna jako ostatnia, zadając pytania, dotyczącą karnetu 5-przejazdowego, sprzedawanego w autobusach. Tutaj jest to pewien kompromis wynikający z jakby konieczności posiadania pewnej gotówki i drobnych przez kierowców. Więc tutaj ten 7-złotowy karnet jest wygodniejszy. Natomiast zakłada się, że te karnety będą do wykorzystania nawet, jeśli jeden zostanie, to przy następnym zakupie można uzupełnić i skorzystać. Więc to jest pewne ułatwienie dla osób, które nie mogły z różnych przyczyn kupić tego biletu w normalnej sieci dystrybucji, tylko muszą skorzystać z uprzejmości kierowcy i kupić ten bilet w autobusie. Także jest to pewien kompromis, czyli wyjście naprzeciw tym klientom, którzy nie będą mogli kupić wcześniej, natomiast będą mogli to zrobić w autobusie. Natomiast, jeśli chcemy znaleźć osobę, która nie będzie zadowolona z tego, że będzie musiała jeden karnet przechować w portfelu, czy gdzieś w kieszeni, to oczywiście takie osoby na pewno znajdziemy. Ale znajdziemy też pewnie całe mnóstwo osób zadowolonych z tego faktu, że może kupić w autobusie bilet i przejechać zgodnie z przepisami. Natomiast, jeśli chodzi o Pani uwagę, czy też tezę, którą Pani wygłosiła dosyć kategorycznym głosem, że zaproponowane zmiany odciągną od komunikacji miejskiej klienta tego wiernego, jak go Pani określiła, czyli stałego, kupującego bilety miesięczne, oczywiście chętnie poznam badania, czy też teorię, na której się Pani oparła. Bo pozwolę sobie stwierdzić, że może to być tylko wiedza powszechna, nie poparta badaniami. Natomiast tutaj struktura i wnioski, które częściowo dzisiaj Państwo mogli usłyszeć przy wystąpieniu Pana Gromadzkiego pokazują, że wprowadzenie biletu sieciowego na wszystkie linie wręcz powoduje skutek odwrotny od Pani zasugerowanego, czyli przywiązuje klientów do komunikacji miejskiej, pozwalając jeździć wszystkimi liniami, a nie tylko jedną. Także wtedy ta koncentracja na przejazdach odbywa się we wszystkich kierunkach, nie tylko z pracy do domu, czy też ze szkoły do domu i z powrotem. To jest, jeśli chodzi o te kwestie lojalnościowe i budowanie dłuższych relacji pomiędzy klientem komunikacji a spółką. Jeśli chodzi o związki zawodowe i opinie tychże, to pozwolę sobie zauważyć, że Pani w większości swojej części wypowiedzi zacytowała opinię jednego ze związków, więc może ja nie będę już czytał. Mogę jeszcze raz, dobrze, jeśli sobie Pani życzy. Bo to było niemalże dosłowne zacytowanie pewnych akapitów, więc dlatego pozwoliłem sobie na tą uwagę. Natomiast, jeśli chodzi o Federację Regionów i Komisji Zakładowych Solidarność 80 Zarząd Regionu Płockiego dotyczący procedowanych projektów uchwał w kontekście uchwały zawartej na druku 402 związek

wyraża aprobatę dla projektu, natomiast w przypadku projektów uchwał zawartych na drukach 399 i 400 - negatywną opinię. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Solidarność Region Płocki, jeśli chodzi o druk 402 opiniuje pozytywnie zaproponowane zmiany, natomiast w kontekście druków 399 i 400, tu jest tak bardzo szczegółowe uzasadnienie, także dokładnie pokrywające się z tym, co Pani raczyła przytoczyć, łącznie z wysokością podwyżek. Zatem konkluzja jest taka, że jest związek zdecydowanie przeciwny działaniom Prezydenta zmierzającym do wprowadzenia tych podwyżek. [...] Jeśli chodzi o projekt na druku 400 nie wnosi uwag do przedstawionego projektu i opiniuje ten dokument pozytywnie. Także to są te stanowiska związków zawodowych. Dziękuję.”

(opinie związków zawodowych stanowią **załączniki nr 18 i nr 19** do niniejszego protokołu)

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Marcinowi Flakiewiczowi.

Pan radny **Marcin Flakiewicz** powiedział: „Panie Przewodniczący! Panowie Prezydenci! Szanowni Państwo! Moje pytanie będzie dotyczyło granic stref taryfowych. Zostały one w pierwszym momencie, jak patrzę, bardzo logicznie wyznaczone, ponieważ każda gmina to strefa. Moje pytanie dotyczy, czy są to sztywne i ostateczne granice? Mam tu na myśli chociażby, dla przykładu, pobliskie przystanki w sąsiednich gminach, na przykład Trzepowo szkoła, gdzie jest to pierwszy przystanek w sąsiedniej gminie, gdzie dużo osób uczęszcza tam do szkoły wyższej, płocczan, i niestety pokonując ten jeden przystanek będzie się to wiązało z zakupem droższego biletu. Również odnośnie stref i cen biletu – czy na przykład było brane pod uwagę rozpatrzenie takiej możliwości, żeby najbliższe przystanki w sąsiednich gminach były cały czas w strefie tej pierwszej, czy w strefie Miasta Płocka, z uwagi na przykład na wyjście naprzeciw osobom, które mieszkają naprawdę bardzo blisko i które by chciały do Płocka przyjechać, a niekoniecznie przekroczenie jednego przystanku poza strefę wiązałoby się dla nich, ja pomijam system dopłat, kto płaci i w konsekwencji, jak wychodzi komunikacja, tylko dla osoby byłoby to na pewno niewątpliwie korzystne, przyjazd na przykład do miasta, czy na zakupy, czy do pracy. I myślę właśnie, że to na tym będzie polegało. I trzecie moje pytanie – czy nie zasadnym na przykład byłoby opracowanie koncepcji, albo pochylenie się nad koncepcją: każda gmina oddzielną strefą, swoją strefą. Czyli, aby bilet kosztował tyle samo w każdej strefie, przekraczając ją należałoby dokasować kolejny taki sam bilet. W konsekwencji podróżując przez trzy strefy wyszłoby to prawie to samo, jeżeli ta osoba ma zapłacić podróżując na przykład z takiego Gozdowa do Płocka, a chcę powiedzieć, że niejednokrotnie ta osoba przemieszcza tylko granice jednej gminy, na przykład z Gozdowa do Proboszczewic lub porusza się w obrębie własnej gminy. I tak, jak patrzymy na zagęszczenie przystanków w Słupnie, te osoby już na dzień dobry płacą droższy bilet, niż uprzywilejowana Gmina Płock, chociaż ja wiem, że komunikacja miejska jest płocka. Czy nie należałoby opracować na przykład jednego biletu, żeby nie wprowadzać tych szeregu – strefa A, strefa B, strefa C, strefa G, tylko właśnie jeden bilet, a przekroczenie strefy wiązałoby się z dokasowaniem kolejnego biletu. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Piotrowi Kuberze.

Pan radny **Piotr Kubera** powiedział: „To znaczy ja miałem zabrać głos w tej samej sprawie. Chodzi o PWSZ. Jak wszyscy wiedzą, znajduje się on już poza granicami miasta, czyli już wykracza poza strefę A. A jak wiemy, większość studentów pochodzi jednak z Płocka, tej uczelni. [...] W zasadzie ja chciałem złożyć wniosek formalny, żeby ten przystanek, który obsługuje Państwową Wyższą Szkołę Zawodową w Trzepowie, włączyć do strefy A, żeby to nie stanowiło dodatkowego obciążenia dla studentów. I może to będzie łatwiejsze rozwiązanie niż dokasowywanie biletów, tak jak proponuje Pan radny

Flakiewicz. Poszerzenie granicy administracyjnej będzie długotrwałe i pewnie ciężko. Łatwiej chyba przesunąć nam granice strefy A, niż odwrotnie. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Wróblewskiemu radcy prawnemu.

Pan **Roman Wróblewski** radca prawny przedstawił autopoprawki do projektu uchwały pomieszczonego na druku 399 (**załącznik nr 20** do niniejszego protokołu), do projektu uchwały pomieszczonego druku nr 400 (**załącznik nr 21** do niniejszego protokołu), do projektu uchwały pomieszczonego druku nr 402 (**załącznik nr 22** do niniejszego protokołu).

Poza w/w autopoprawkami radca prawny przedstawił autopoprawkę do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 400 – w § 1 w pkt. 3 ust. 2) wyraz: *przystankami* zamienić na wyraz: *przystanków*.

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Ja chciałbym tutaj odnieść się przede wszystkim do propozycji, właściwie do dyskusji, tak naprawdę, Pana radnego Flakiewicza, że te propozycje, podobnie zresztą jak te propozycje Klubu SLD, są na pewno propozycjami, nad którymi warto pochylić się dalej przygotowując ewentualne poprawki, więc ja sądzę, że Komisja Gospodarki Komunalnej tutaj w porozumieniu z Prezes Komunikacji Miejskiej sądzę, że będzie miała dodatkowy element do rozważania przy okazji kolejnego spotkania z panem Marcinem. Także ja nie zamykałbym tutaj tej dyskusji. Uchwały są przygotowane, proponuje przegłosowanie, natomiast ewentualne zmiany jeszcze ja sądzę, że są możliwe i jak gdyby po analizie na komisji można je będzie przedstawić Wysokiej Radzie. Dziękuję.”

**6. ustalenia stref taryfowych na obszarze objętym usługami przewozowymi środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczonymi przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi, których realizację powierzono Gminie - Miasto Płock na mocy porozumień międzygminnych (druk nr 400)**

Projekt uchwały został omówiony w ppkt 5 porządku obrad.

**7. zmiany uchwały nr 194/XIII/07 Rady Miasta Płocka z dnia 25 września 2007 roku w sprawie ustalenia osób uprawnionych do bezpłatnych oraz ulgowych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego (druk nr 402)**

Projekt uchwały został omówiony w ppkt 5 porządku obrad.

**8. określenia przepisów porządkowych dla gminnego transportu zbiorowego (druk nr 414)**

Projekt uchwały został omówiony w ppkt 5 porządku obrad.

**9. likwidacji publicznych uzupełniających liceów ogólnokształcących dla**

### **młodzieży (druk nr 408)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 408.

#### **10. likwidacji publicznych liceów profilowanych dla młodzieży (druk nr 409)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 409.

#### **11. likwidacji publicznych techników uzupełniających dla młodzieży (druk nr 410)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 410.

#### **12. zawarcia z Ministrem Edukacji Narodowej porozumienia dotyczącego udzielenia dotacji na realizację powierzonego zadania edukacyjnego w ramach rządowego Programu na rzecz społeczności romskiej w Polsce w 2012 roku (druk nr 411)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 411.

#### **13. nadania statutu Płockiej Orkiestrze Symfonicznej im. Witolda Lutosławskiego (druk nr 412)**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Siemiątkowskiemu Zastępcy Prezydenta Miasta Płocka.

Pan **Roman Siemiątkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Ja chciałem zgłosić autopoprawkę. W Statucie Płockiej Orkiestry Symfonicznej w § 1 pkt. 1 lit. b jest zapisane, cytuję: *ustawy z 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej (Dz. U. z 2001 r. Nr 13, poz. 123 z późn. zm.)*, a powinno być: *ustawy z 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej (t.j. Dz. U. z 2012 r. nr 72, poz. 406)*. Po prostu teraz w 2012 roku Marszałek wydał jednolity tekst tej ustawy i proszę, żeby to uwzględnić. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Bożenie Musiał.

Pani radna **Bożena Musiał** powiedziała: „Ja mam pytanie dotyczące tej uchwały. Chodzi mi o to, czy obowiązkowo ustawa nakazuje zmianę, jeżeli chodzi o orkiestrę, na orkiestrę symfoniczną. To jest jedno pytanie. Jeżeli tak, to jakie koszty pochłonie nadanie nowego statutu i nazwy orkiestrze?”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Siemiątkowskiemu Zastępcy Prezydenta Miasta Płocka.

Pan **Roman Siemiątkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Tak, to wynika z przepisów ustawy, natomiast nie przewidujemy żadnych skutków finansowych w związku z tym.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Bożenie Musiał.

Pani radna **Bożena Musiał** powiedziała: „Ja myślę, że jeżeli powołuje się nową placówkę,

wzrosną na pewno kwestie zatrudnieniowe, nowe formy. Także ja nie wierzę w to, bo na pewno zwiększyły się koszty powołania chóru jako placówki, a przekształcenie orkiestry na pewno spowoduje wzrost kosztów.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Siemiątkowskiemu Zastępcy Prezydenta Miasta Płocka.

Pan **Roman Siemiątkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Tak jak mówię, nie przewidujemy, żeby teraz powstały jakieś koszty. To wynika z mocy ustawy, [...] tak jak to jest w uzasadnieniu, orkiestra stanie się instytucją artystyczną, a nie kulturalną i w związku z tym musieliśmy dostosować statut do wymogów ustawy.”

**14. wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty w wysokości 99% od pierwszej opłaty z tytułu oddania w użytkowanie wieczyste nieruchomości stanowiących własność Gminy – Miasto Płock oznaczonych jako działka 750/12 o pow. 4m<sup>2</sup> i działka numer 753/3 o pow. 494 m<sup>2</sup> położonych w Płocku przy ul. Tumskiej (druk nr 413)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 413.

**15. wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego w sprawie przejęcia przez Gminę - Miasto Płock prowadzenia publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Łąck (druk nr 415)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 415.

**16. zmiany Uchwały Nr 374/XXIII/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 24 kwietnia 2012 roku przyznającej dotacje na sfinansowanie prac konserwatorskich, restauratorskich lub robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków (druk nr 416)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 416.

**17. ustalenia nazwy ulicy (druk nr 417)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 417.

**18. zmiany Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Kobylińskiego, Bielską, Ostatnią i aleją Spacerową w Płocku (druk nr 418)**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Wróblewskiemu radcy prawnego.

Pan **Roman Wróblewski** radca prawny przedstawił autopoprawki do projektu uchwały pomieszczonej na druku nr 418 (autopoprawki stanowi załączniki nr 23 i 24 do niniejszego protokołu).

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu

radnemu Mirosławowi Milewskiemu.

Pan radny **Mirosław Milewski** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Mam trzy pytania. Pierwsze dotyczy wysokości maksymalnej poszczególnych fragmentów zabudowy. Jest to generalnie 15-20 metrów, a jeden budynek o symbolu 1UMW ma wysokość maksymalną zabudowy 25 m, z czego to wynika? Pierwsze pytanie. Drugie pytanie – symbol 1KP, to jest na poziomie „-1” jak rozumiem, parking podziemny. Pytanie – kto miałby ten parking podziemny budować, dlatego, że na komisjach były tutaj rozbieżności, że inwestorzy prywatni – jedna wersja, druga wersja, że miasto. A jeśli miasto, to pytanie kiedy, dlatego że obawiam się, że to mogłoby kolidować ze wznoszeniem budynków oznaczonych symbolami UMW wokół tegoż parkingu. Mam tutaj na myśli względy techniczne procesu inwestycyjnego. I trzecie pytanie dotyczy elementów własnościowych. Jednym z elementów, które blokowały inwestycje, były tam spory własnościowe i problem z dogadaniem się różnych właścicieli w obrębie planowanego przyszłego obiektu, czy wykorzystania danego obszaru terenu, na którym było kilku właścicieli. Czy te elementy właścicielskie zlikwidowano w 100% czy raczej nie? Myślę że, domyślam się, że przynajmniej w jednym fragmencie nie zostało to zlikwidowane z poprzedniego planu, który był uchwalony w 1998 roku. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka poprosił o wyjaśnienie Pana Dyrektora Leszka Narkowicza.

Pan **Leszek Narkowicz** Dyrektor Wydziału Strategii Rozwoju Miasta, Urbanistyki i Architektury powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Państwo Prezydenci! Krótco odnośnie trzech pytań i trzech odpowiedzi. Wysokości, które zostały określone w tym planie miejscowym jako sygnowane do maksymalnych, nieprzekraczalnych, wynikają przede wszystkim z kompozycji ładu przestrzennego. Wynika to z sąsiedztwa. Po drugiej stronie ul. Kobylińskiego mamy osiedle, które określa wysokości przestrzeni al. Kobylińskiego i ta przestrzeń al. Kobylińskiego powinna być przede wszystkim chroniona w tym przypadku jako element kompozycji spójnej, mówimy o przestrzeni odbieranej z pozycji obserwatora z ul. Kobylińskiego. Natomiast nie widzieliśmy żadnych przeszkód ku temu, żeby takie elementy wysokościowe mogły w tym miejscu dominować i stanowić dopełnienie sylwety miasta, chociażby z drugiej strony Wzgórza Tumskiego, czyli po stronie Ciechomickiej stojąc. Mówimy o ochronie sylwety miasta, która wymaga w tym miejscu pewnego dopełnienia, tak jak kulisy teatralne, pewnej scenerii dla Starego Miasta, które jest na tle pierwszym. Czyli jeszcze raz – ład przestrzenny. Czyli to nie znaczy, że takie wysokości muszą być osiągnięte. To są wysokości maksymalne, nieprzekraczalne. Pytanie drugie dotyczyło parkingu podziemnego. Ten parking podziemny tak naprawdę stanowi przede wszystkim podstawę do tego, żeby móc tam dojechać. Ta przestrzeń pełni rolę dojazdu do przestrzeni podziemnej, nad którą mamy przestrzeń publiczną, na której nie mamy miejsca, żeby tworzyć jakiegokolwiek miejsca parkingowe, bo jak wiemy, ten teren jest bardzo mocno ograniczony, i żeby umożliwić w ogóle korzystanie z tego terenu, co było właśnie wadą pierwszego, poprzedniego planu, trzeba założyć dostęp do przestrzeni podziemnej, który niestety ciąży na mieście, ale nie jego realizacja finansowa, tylko jego organizacja. Bo jak wiemy, realizacja może być realizowana na podstawie różnego typu partycypacji środków, podmiotów, które są zainteresowane tym, żeby móc dojechać do podziemia w swoich parcelach, tych które będą przedmiotem zagospodarowania poszczególnych kwartałów zabudowy. Czyli żaden z tych podmiotów nie musi sam realizować zjazdów pod swój budynek, pod swoje kwartały, może to zrobić za pomocą publicznego zjazdu, który nadal będzie publiczny. Form PPP jest dzisiaj bardzo dużo, jak wiemy. Plan miejscowy nie określa, jaka to ma być forma. Określa tylko parametry techniczne, jakie muszą być spełnione, żeby teren mógł



funkcjonować. Jestem przekonany, że w tym miejscu ten teren jest tak atrakcyjny, że przeszkodą w realizacji dotychczasowego planu, zapisów w planie, był przede wszystkim punkt 3, do którego Pan radny się odniósł, czyli sprawy własnościowe. I to jest clou programu, bo obecny plany tylko w jednym przypadku, w dwóch przypadkach minimalnych wiąże, a może nie tyle wiąże, ile ogranicza swobodę poruszania się w granicach własności danego kwartału. Co to znaczy: ogranicza – wydziela pewne przestrzenie, które są konieczne do wydzielenia, żeby można było zrealizować zapisy tego planu, ale nie uniemożliwia to realizacji zabudowy w pozostałych kwartałach. Inaczej mówiąc – poprzednio chcąc zrobić cokolwiek, trzeba było osiąść trzy, cztery kwartały zabudowy, żeby zrobić cokolwiek. Dzisiaj zapisy tego planu można realizować honorując granice własności, poruszając się w granicach własnych grup własnościowych na bazie granic geodezyjnych. I to jest ta zmiana jakości, którą oferując użytkownikom tego terenu, mieliśmy z nimi konsultacje, ponieważ przedmiot planu był wykładany, przecież były konsultacje społeczne i na etapie tych konsultacji społecznych informacje do nas dochodziły takie, że ludzie którzy potencjalnie... znaczy, którzy są właścicielami tego terenu bądź dysponentami, określali, że ten plan pozwala im pozyskiwać sponsorów. To tyle.[...]”

**19. przystąpienia do sporządzenia Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Trzepowo” w Płocku (druk nr 419)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 419.

**20. przyjęcia do realizacji przez Gminę Miasto Płock, projektu w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, zaakceptowanego do otrzymania dofinansowania z Europejskiego Funduszu Społecznego (druk nr 420)**

Nie zgłoszono uwag i wniosków do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 420.

**21. powołania „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 423)**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Pan mecenas sygnalizuje, że w projekcie uchwały 423 powinniśmy sprecyzować liczbę osób, liczbę radnych, którzy wejdą. [...] Proszę Państwa, tak chciałbym zaproponować, nie chciałbym, nie wiem, jakie jest Państwa zdanie, ale tak ja wstępnie rozmawiałem z klubami, uzyskałem chyba wstępną akceptację, że nie chcielibyśmy ograniczać udziału w tym Okrągłym Stole nikomu z radnych, kto byłby zainteresowany uczestnictwem w tym Okrągłym Stole. Nie widzę żadnego sprzeciwu, rozumiem, do tej propozycji. W takim razie może odwrócić kolejność. Jeśli Państwo się zgodzicie, może najpierw prosiłbym, żebyśmy zgłosili osoby jako naszych przedstawicieli w Płockim Okrągłym Stole Edukacyjnym, w pkt 424, a następnie wpisujemy do druku 423 liczbę osób zgłoszoną przez nas. Nie widzę również sprzeciwu w tej materii. W takim razie proszę Państwa umówmy się, że debatujemy teraz jednocześnie nad drukami 423 i 424, ale w pierwszej kolejności proszę o zgłaszanie kandydatur do druku 424. [...]”

Pan radny **Paweł Kolczyński** zgłosił kandydaturę Pana radnego **Leszka Brzeskiego**.

Pan radny **Arkadiusz Iwaniak** zgłosił kandydaturę Pani radnej Bożeny Musiał i Pani radnej **Magdaleny Lewandowskiej**.

Pan radny **Tomasz Kolczyński** zgłosił kandydaturę Pani radnej Wioletty Kulpy.

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zgłosił kandydaturę Pani radnej **Anieli Niedzielak**.

Pan radny **Marcin Flakiewicz** zgłosił kandydaturę Pana radnego **Artura Krasa**.

Państwo radni: **Leszek Brzeski, Bożena Musiał, Magdalena Lewandowska, Wioletta Kulpa, Aniela Niedzielak, Artur Kras** wyrazili zgodę na kandydowanie do składu Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego.

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący, krótko. To jest uchwała, która stanowi w pewien sposób z jednej strony wywiązanie się z deklaracji, którą złożyłem na poprzedniej sesji Rady Miasta, z drugiej strony także zaproszenie do dyskusji na temat płockiej oświaty. I tutaj dwa zdania jeszcze wyjaśnienia, bo pamiętacie Państwo na poprzedniej sesji dosyć gorącą dyskusję podczas której Pan radny Milewski zarzucił mi, że wydając zarządzenie w sprawie ustalenia norm liczebności oddziałów, przekroczyłem swoje uprawnienia. Zarzucił, że Rada Miasta w przyjętym uchwałą Rady Miasta dokumencie *Polityka edukacyjna miasta Płocka na lata 2009-2015* określiła górną granicę liczebności oddziałów. Pani radna Kulpa też wniosowała, czy w związku z tym ta uchwała w ogóle, czy zarządzenie, jest zgodne z prawem. Ja chciałbym tutaj bardzo mocno i dobitnie zaprotestować w tym momencie przeciwko manipulacji, jakiej dopuścił się wówczas Pan radny Milewski, doskonale wiedząc coź robi. Dopuścił się manipulacji, ponieważ miał pełną świadomość, że w w/w *Polityce edukacyjnej* przestrzeganie standardu liczebności dzieci i młodzieży w oddziałach przedszkolnych miał charakter intencyjny, a zapis w dokumencie sformułowany dokładnie, cytuję, został w sposób następujący: *docelowo liczebność nie powinna przekraczać*, i tu było w przedszkolach 26 dzieci, w szkołach podstawowych i gimnazjach 26 uczniów, w szkołach ponadgimnazjalnych 28 uczniów. Docelowo - to jest jedna rzecz. Czyli mamy rok 2012, docelowo to jest 2015. I drugie słowo intencyjne: powinna, bądź nie powinna, czyli nie określa sztywno, że musi. Pan radny miał pełną zapewne świadomość manipulacji, jakiej dopuścił się przed Państwem radnymi. Natomiast mi jest z tego tytułu tylko i wyłącznie przykro. Nie chcę robić z tego żadnej afery. Natomiast chciałbym, żeby Państwo radni mieli świadomość także swego rodzaju teatru, który czasami przy tej mównicy niektórzy robią. Dziękuję bardzo.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „[...] Porządkując te dwa punkty – w druku 423 w wykropkowanym miejscu w § 3 wpisujemy, iż Rada Miasta Płocka deleguje 6 osób jako swoich przedstawicieli do Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego i tymi osobami, które wpisujemy w druku 424 będą w kolejności zgłoszeń Państwo radni: Leszek Brzeski, Bożena Musiał, Magdalena Lewandowska, Wioletta Kulpa, Aniela Niedzielak i Artur Kras. [...]”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Mirosławowi Milewskiemu.

Pan radny **Mirosław Milewski** powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! À propos manipulacji. Uchwała Rady Miasta określająca politykę edukacyjną jest chyba jasna, jasno oddaje intencję, że grupa klas powinna być do określonej liczby. Nie wiem, czy Pan mecenas potwierdzi słowa Pana Prezydenta, że: „powinno” to można sobie interpretować tak albo siak. Powinno to znaczy musi. To po pierwsze. Po drugie, czy tak naprawdę słowo: docelowo, można interpretować również tak jak za chwilę powiem, że dzisiaj mamy rok 2012, więc przez 2012 i 2013 może być 40 osób w klasie, a w 2015

zmienimy na 26, zgodnie z uchwałą i będzie spełniony ten zapis: docelowo. Intencja była jasna. I można oczywiście żonglować tymi liczbami, czepiać się, że docelowo, że coś tam, że coś tam. Rada Miasta na wniosek oczywiście Prezydenta określiła pewne intencje kierunkowe i w tym zakresie było to realizowane. Natomiast manipulacją jest, tak naprawdę, Okrągły Stół, bo to jest musztarda po obiedzie. Wszystkie decyzje już, czy poszły przynajmniej do niektórych szkół i klas, dyrektorzy porobili cięcia, ustalili pewne godziny itd., itd., więc nie wiem, czy to nie jest taka fajna manipulacja. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Ja nie będę zabawiał się tutaj w eurystykę z Panem radnym. Ja tylko jeszcze taką ciekawostkę dodam dla Państwa radnych, że w skład zespołu, który został powołany przez Prezydenta Miasta Płocka ówczesnego, weszli bardzo różni ludzie, dyrektorzy na czele oczywiście też z Zastępcą Pana Prezydenta, Panem [...] Piotrem Kubera, Dyrektor Kuratorium Oświaty, Zastępca Dyrektora Kuratorium Oświaty, Dyrektor Mazowieckiego Samorządowego Centrum Doskonalenia Nauczycieli, Prorektor PWSZ, także Prezes Stowarzyszenia Inicjatyw Edukacyjnych, Kierownik Oddziału Analiz i Planowania, natomiast nie było nawet członków żadnego związku zawodowego. Dziękuję. To w kontekście tych konsultacji społecznych, o których tutaj Pan radny sugeruje i chce mówić. Dziękuję.”

## **22. wytypowania przedstawicieli Rady Miasta Płocka do składu „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 424)**

Projekt uchwały pomieszczony na druku nr 424 został omówiony w ppkt 21.

## **23. nadania sztandaru Straży Miejskiej w Płocku (druk nr 425)**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Wróblewskiemu radcy prawnemu.

Pan **Roman Wróblewski** radca prawny zgłosił autopoprawkę do projektu uchwały pomieszczonego na druku nr 425:

- w podstawie prawnej wyrazi: Rada Miasta w Płocku, zastąpić wyrazami: Rada Miasta Płocka.

## **Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektami uchwał**

Głosowanie nad projektami uchwał w sprawach:

### **1. zatwierdzenia sprawozdania finansowego Gminy - Miasto Płock wraz ze sprawozdaniem z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 406)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 406.

Wynik głosowania:

za – 19

przeciw – 3

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 394/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie*

zatwierdzenia sprawozdania finansowego Gminy - Miasto Płock wraz ze sprawozdaniem z wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok stanowi **załącznik nr 25** do niniejszego protokołu.

## **2. udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka z tytułu wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok (druk nr 407)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 407.

Wynik głosowania:

za – 19

przeciw – 3

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 395/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie udzielenia absolutorium Prezydentowi Miasta Płocka z tytułu wykonania Budżetu Miasta Płocka za 2011 rok stanowi **załącznik nr 26** do niniejszego protokołu.*

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka pogratulował Panu Prezydentowi.

## **3. zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy - Miasto Płock na lata 2012-2050 (druk nr 421)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 421 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za – 19

przeciw – 3

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 396/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy - Miasto Płock na lata 2012-2050 stanowi **załącznik nr 27** do niniejszego protokołu.*

## **4. zmieniająca Uchwałę Budżetową Miasta Płocka na rok 2012 (druk nr 422)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 422 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za – 19

przeciw – 3

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 397/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku zmieniająca Uchwałę Budżetową Miasta Płocka na rok 2012 stanowi **załącznik nr 28** do niniejszego protokołu.*

## **5. ustalenia opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczone przez Komunikację Miejską – Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku oraz w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej (druk nr 399)**

Pod głosowanie zostały poddane następujące wnioski:

- **wniosek zgłoszony przez Pana radnego Arkadiusza Iwaniaka:**

*W druku 399 projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczonego przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o.o. z siedzibą w Płocku oraz w sprawie sposobu ustalenia wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej dokonać zmiany w załączniku nr 1 do projektu uchwały. Nowa propozycja załącznika nr 1 stanowi załącznik do wniosku.*

(wniosek stanowi **załącznik nr 29** do niniejszego protokołu)

Wynik głosowania:

za – 7

przeciw – 14

wstrzymujące – 0

Wniosek został odrzucony.

• **wniosek Klubu Radnych PiS:**

*Wniosek do druku 399*

*Wnosimy o utrzymanie w autobusach Komunikacji Miejskiej Sp. z o. o. w Płocku sprzedaży biletów jednoprzjazdowych, a nie jedynie dostępnych karnetów na 5 przejazdów ulgowych.*

(wniosek stanowi **załącznik nr 30** do niniejszego protokołu)

Wynik głosowania:

za – 5

przeciw – 10

wstrzymujące – 4

Wniosek został odrzucony.

• **wniosek Klubu Radnych PiS:**

*Wniosek do projektu uchwały na druku nr 399*

*Wnosimy o utrzymanie biletów na 1 linię (na wszystkie dni miesiąca) w cenie:*

– 54 zł bilet normalny 30-dniowy

– 27 zł bilet ulgowy 30-dniowy.

*Z biletów na 1 linię autobusową w znacznej części korzystają pracownicy dojeżdżający do pracy oraz dzieci i młodzież szkolna. Zlikwidowanie biletów na 1 linię zmusza ich do zakupu dużo droższego (wzrost o 44%) biletu na wszystkie linie. 30-dniowy, który w przypadku tych osób będzie niewykorzystany w pełnym zakresie.*

(wniosek stanowi **załącznik nr 31** do niniejszego protokołu)

Wynik głosowania:

za – 7

przeciw – 11

wstrzymujące – 3

Wniosek został odrzucony.

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 399 (z autokorektą).

Wynik głosowania:

za – 14

przeciw – 9

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

**UCHWAŁA NR 398/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczone przez Komunikację Miejską – Płock Sp. z o. o. z siedzibą w Płocku oraz w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej stanowi **załącznik nr 32** do niniejszego protokołu.**

**6. ustalenia stref taryfowych na obszarze objętym usługami przewozowymi środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczonymi przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o.o. z siedzibą w Płocku na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi, których realizację powierzono Gminie - Miasto Płock na mocy porozumień międzygminnych (druk nr 400)**

Pod głosowanie został poddany wniosek zgłoszony przez Pana radnego **Piotr Kubereę**:  
*Wnoszę o rozszerzenie strefy A wyznaczonej dla kursów Komunikacji Miejskiej o przystanek obsługujący PWSZ w Trzepowie (druk nr 400).*

(kserokopia wniosku stanowi **załącznik nr 33** do niniejszego protokołu)

Wynik głosowania:

za – 13

przeciw – 5

wstrzymujące – 2

Wniosek został przyjęty.

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 400 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za – 18

przeciw – 5

wstrzymujące – 2

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 399/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie ustalenia stref taryfowych na obszarze objętym usługami przewozowymi środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczonymi przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o.o. z siedzibą w Płocku na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi, których realizację powierzono Gminie - Miasto Płock na mocy porozumień międzygminnych stanowi **załącznik nr 34** do niniejszego protokołu.*

**7. zmiany uchwały nr 194/XIII/07 Rady Miasta Płocka z dnia 25 września 2007 roku w sprawie ustalenia osób uprawnionych do bezpłatnych oraz ulgowych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego (druk nr 402)**

Pod głosowanie został poddany wniosek zgłoszony przez **Klub Radnych PiS**:

*Wniosek do projektu uchwały na druku nr 402 ws. zmiany uchwały nr 194/XIII/07 Rady Miasta Płocka z dnia 25 września 2007 roku w sprawie ustalenia osób uprawnionych do bezpłatnych oraz ulgowych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego.*

*Propozycje zmiany dotyczą dodania wiersza o numerze 18 w załączniku do w/w uchwały w części – I. osoby uprawnione do korzystania z przejazdów bezpłatnych o następującej treści:*

- dzieci i młodzież w ramach programu „Płockiej Karty Familijnej 3+” w wieku szkolnym uczące się do 20 roku życia.*

Wynik głosowania:

za – 6

przeciw – 12

wstrzymujące – 2

Wniosek został odrzucony.

(wniosek stanowi **załącznik nr 35** do niniejszego protokołu)

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 402 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za – 18

przeciw – 0

wstrzymujące – 4

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 400/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zmiany uchwały nr 194/XIII/07 Rady Miasta Płocka z dnia 25 września 2007 roku w sprawie ustalenia osób uprawnionych do bezpłatnych oraz ulgowych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego stanowi załącznik nr 36 do niniejszego protokołu.*

### **8. określenia przepisów porządkowych dla gminnego transportu zbiorowego (druk nr 414)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 414.

Wynik głosowania:

za – 17

przeciw – 1

wstrzymujące – 4

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 401/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie określenia przepisów porządkowych dla gminnego transportu zbiorowego stanowi załącznik nr 37 do niniejszego protokołu.*

### **9. likwidacji publicznych uzupełniających liceów ogólnokształcących dla młodzieży (druk nr 408)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 408.

Wynik głosowania:

za – 19

przeciw – 3

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 402/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie likwidacji publicznych uzupełniających liceów ogólnokształcących dla młodzieży stanowi załącznik nr 38 do niniejszego protokołu.*

### **10. likwidacji publicznych liceów profilowanych dla młodzieży (druk nr 409)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 409.

Wynik głosowania:

za – 18

przeciw – 4

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 403/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie likwidacji publicznych liceów profilowanych dla młodzieży stanowi załącznik nr 39 do niniejszego protokołu.*

### **11. likwidacji publicznych techników uzupełniających dla młodzieży (druk nr**

#### **410)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 410.

Wynik głosowania:

za – 18

przeciw – 3

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 404/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie likwidacji publicznych techników uzupełniających dla młodzieży stanowi załącznik nr 40 do niniejszego protokołu.*

#### **12. zawarcia z Ministrem Edukacji Narodowej porozumienia dotyczącego udzielenia dotacji na realizację powierzonego zadania edukacyjnego w ramach rządowego Programu na rzecz społeczności romskiej w Polsce w 2012 roku (druk nr 411)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 411.

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 405/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zawarcia z Ministrem Edukacji Narodowej porozumienia dotyczącego udzielenia dotacji na realizację powierzonego zadania edukacyjnego w ramach rządowego Programu na rzecz społeczności romskiej w Polsce w 2012 roku stanowi załącznik nr 41 do niniejszego protokołu.*

#### **13. nadania statutu Płockiej Orkiestrze Symfonicznej im. Witolda Lutosławskiego (druk nr 412)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 412 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za – 21

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 406/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie nadania statutu Płockiej Orkiestrze Symfonicznej im. Witolda Lutosławskiego stanowi załącznik nr 42 do niniejszego protokołu.*

#### **14. wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty w wysokości 99% od pierwszej opłaty z tytułu oddania w użytkowanie wieczyste nieruchomości stanowiących własność Gminy – Miasto Płock oznaczonych jako działka 750/12 o pow. 4m<sup>2</sup> i działka numer 753/3 o pow. 494 m<sup>2</sup> położonych w Płocku przy ul. Tumskiej (druk nr 413)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 413.

Wynik głosowania:

za – 21

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 407/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie*



wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty w wysokości 99% od pierwszej opłaty z tytułu oddania w użytkowanie wieczyste nieruchomości stanowiących własność Gminy – Miasto Płock oznaczonych jako działka 750/12 o pow. 4m<sup>2</sup> i działka numer 753/3 o pow. 494 m<sup>2</sup> położonych w Płocku przy ul. Tumskiej stanowi **załącznik nr 43** do niniejszego protokołu.

**15. wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego w sprawie przejęcia przez Gminę - Miasto Płock prowadzenia publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Łąck (druk nr 415)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 415.

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 408/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego w sprawie przejęcia przez Gminę - Miasto Płock prowadzenia publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Łąck stanowi **załącznik nr 44** do niniejszego protokołu.*

**16. zmiany Uchwały Nr 374/XXIII/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 24 kwietnia 2012 roku przyznającej dotacje na sfinansowanie prac konserwatorskich, restauratorskich lub robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków (druk nr 416)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 416.

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 409/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zmiany Uchwały Nr 374/XXIII/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 24 kwietnia 2012 roku przyznającej dotacje na sfinansowanie prac konserwatorskich, restauratorskich lub robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków stanowi **załącznik nr 45** do niniejszego protokołu.*

**17. ustalenia nazwy ulicy (druk nr 417)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 417.

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 410/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie ustalenia nazwy ulicy stanowi **załącznik nr 46** do niniejszego protokołu.*

**18. zmiany Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Kobylińskiego, Bielską, Ostatnią i aleją Spacerową w Płocku (druk nr 418)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 418 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za – 20

przeciw – 0

wstrzymujące – 2

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 411/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie Miejskowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ulicami: Kobylińskiego, Bielską, Ostatnią i aleją Spacerową w Płocku stanowi załącznik nr 47 do niniejszego protokołu.*

### **19. przystąpienia do sporządzenia Miejskowego planu zagospodarowania przestrzennego „Trzepowo” w Płocku (druk nr 419)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 419.

Wynik głosowania:

za – 18

przeciw – 1

wstrzymujące – 2

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 412/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia Miejskowego planu zagospodarowania przestrzennego „Trzepowo” w Płocku stanowi załącznik nr 48 do niniejszego protokołu.*

### **20. przyjęcia do realizacji przez Gminę Miasto Płock, projektu w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, zaakceptowanego do otrzymania dofinansowania z Europejskiego Funduszu Społecznego (druk nr 420)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 420.

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 413/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie przyjęcia do realizacji przez Gminę Miasto Płock, projektu w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, zaakceptowanego do otrzymania dofinansowania z Europejskiego Funduszu Społecznego stanowi załącznik nr 49 do niniejszego protokołu.*

### **21. powołania „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 423)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 423 (z uzupełnieniem §3 o cyfrę 6).

Wynik głosowania:

za – 20

przeciw – 0

wstrzymujące – 2

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 414/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie powołania „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” stanowi załącznik nr 50 do niniejszego protokołu.*

### **22. wytypowania przedstawicieli Rady Miasta Płocka do składu „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” (druk nr 424)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 424

(uzupełniony o zgłoszone kandydaty).

Wynik głosowania:

za – 20

przeciw – 0

wstrzymujące – 1

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 415/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie wytypowania przedstawicieli Rady Miasta Płocka do składu „Płockiego Okrągłego Stołu Edukacyjnego” stanowi załącznik nr 51 do niniejszego protokołu.*

### **23. nadania sztandaru Straży Miejskiej w Płocku (druk nr 425)**

Pod głosowanie poddany został projekt uchwały pomieszczony na druku nr 425 (z autopoprawką).

Wynik głosowania:

za – 22

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 416/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie nadania sztandaru Straży Miejskiej w Płocku stanowi załącznik nr 52 do niniejszego protokołu.*

### **Ad. pkt 8**

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka podziękował w swoim imieniu oraz w imieniu swoich Zastępców i Skarbnika Miasta Płocka za udzielenie absolutorium .

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka przedstawił sprawozdanie z pracy między sesjami. Poinformował, że:

- uczestniczył w spotkaniu konsultacyjnym pod nazwą: *Partycypacyjne tworzenie Programu współpracy z organizacjami pozarządowymi w Płocku*, zorganizowanym przez Pełnomocnika Prezydenta Miasta Płocka ds. Organizacji Pozarządowych, Stowarzyszenie Oto Ja oraz Pracownię Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia” (wspólnie z Panem Romanem Siemiątkowskim Zastępcą Prezydenta Miasta Płocka),
- brał udział w I krajowej debacie pn. *Pieszy - niechroniony uczestnik ruchu drogowego*,
- brał udział w uroczystym otwarciu boiska wielofunkcyjnego Orlik przy Zespole Szkół nr 1 w Płocku,
- uczestniczył w uroczystym spotkaniu z najlepszymi absolwentami płockich szkół, którzy złożyli pamiątkowe wpisy w Księdze Chwały (wspólnie z Panem Romanem Siemiątkowskim Zastępcą Prezydenta Miasta Płocka),
- był obecny na uroczystości nadania imienia Władysława Jagieły Gimnazjum nr 14 w Płocku,
- brał udział w uroczystościach związanych z Dniami Historii Płocka i Świętem Rodziny (wspólnie z Zastępcami Prezydenta Miasta),
- uczestniczył w uroczystym otwarciu i zamknięciu XVIII edycji Płock Orlen Polish Open,
- był obecny podczas wręczenia nagród laureatom VIII edycji konkursu pn. Międzygimnazjalna Liga Przedmiotowa (wspólnie z Panem Romanem Siemiątkowskim Zastępcą Prezydenta Miasta Płocka),

- brał udział w inauguracji Papieskiego Turnieju Piłki Nożnej dla dzieci, który organizowany jest przez Stowarzyszenie Nasza Fara,
- złożył kwiaty pod pomnikiem upamiętniającym wizytę Jana Pawła II w Płocku w 1991 roku,
- uczestniczył w otwarciu Rodzinnej Strefy Kibica,
- brał udział w spotkaniu Ministra Sprawiedliwości Pana Jarosława Gowina z płockimi przedsiębiorcami oraz radnymi, między innymi w temacie propozycji zmian przepisów prawa karnego i deregulacji zawodów,
- uczestniczył w konferencji podsumowującej projekt pod nazwą: *Wykwalifikowane kadry dla Mazowsza* (wspólnie z Panem Cezarym Lewandowskim Zastępcą Prezydenta Miasta Płocka i Panią radną Joanną Olejnik),
- był obecny na uroczystym otwarciu i poświęceniu budynku Młodzieżowego Centrum Edukacyjno – Wychowawczego „Studnia” przy ul. Górnej 1 w Płocku,
- przyjmował interesantów,
- Pan Roman Siemiątkowski Zastępca Prezydenta Miasta Płocka czytał „Rzepkę” na Starym Rynku w ramach akcji zorganizowanej przez Książnicę Płocką: *Czytać wypada, czyli książek parada*, w ramach ogólnopolskiej kampanii: *Cała Polska czyta dzieciom*; wręczał odznaczenia związkowe przyznane przez PZPN oraz Mazowiecki Związek Piłki Nożnej z okazji 65-lecia Klubu Wisła Płock; spotkał się z grupą gimnazjalistów z Płocka i Niemiec; reprezentował Prezydenta podczas uroczystości wręczenia świadectw ukończenia Małachowianki; był obecny na uroczystości oddania po modernizacji oddziału Szpitala Wojewódzkiego – Oddziału Ratunkowego i części Oddziału Anestezjologii i Intensywnej Terapii; uczestniczył w uroczystości otwarcia X Regionalnego Konkursu Historycznego *Polska Jagiellonów*; brał udział w pracach komisji konkursowej dokonującej naboru na stanowiska dyrektorów przedszkoli, szkół podstawowych, zespołów szkół i innych placówek; spotkał się z członkami komitetu organizacyjnego remontów organów i katedry; reprezentował Prezydenta Miasta na uroczystości otwarcia XXIII Ogólnopolskiego *Festiwalu Teatrów Dziecięcych i Młodzieżowych Heca*; inaugurował konferencję: *Nowe narkotyki i substancje zastępcze. Marihuana fakty bez mitów.*, zorganizowaną przez Mazowieckie Centrum Profilaktyki Uzależnień w Milanówku oraz Wydział Zdrowia i Spraw Społecznych Urzędu Miasta Płocka,
- Pan Krzysztof Buczkowski Zastępca Prezydenta Miasta Płocka brał udział w II Płockim Forum Budowlanym zorganizowanych przez Politechnikę Warszawską; uczestniczył w zgromadzeniach wspólników płockich spółek; uczestniczył w spotkaniach organizowanych przez miasto partnerskie Auxerre; uczestniczył w spotkaniu w Instytucie Badań Przestrzeni Publicznej w Warszawie; podpisywał akty notarialne,
- Pan Cezary Lewandowski Zastępca Prezydenta Miasta Płocka uczestniczył w posiedzeniu rady nadzorczej PPP-T; brał udział w posiedzeniu zespołu Biura i Geodety Miasta ds. nazewnictwa ulic; brał udział w spotkaniu dotyczącym funkcjonowania służb zajmujących się także ochroną konserwatorską.

### **Ad. pkt 9**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przedstawił sprawozdanie z pracy między sesjami Rady Miasta Płocka. Poinformował że:

- uczestniczył w spotkaniu z przedstawicielami Rad Mieszkańców Osiedli,
- uczestniczył w koncercie, jak i w uroczystości wręczenia Tytułu Płocczanin Roku, który otrzymała Pani Hanna Witt – Paszta,
- uczestniczył w Szpitalu Wojewódzkim na Winiarach w uroczystości otwarcia SOR,

- uczestniczył w premierze sztuki: *Być jak Kazimierz Deyna*, w Teatrze Dramatycznym w Płocku,
- brał udział w pracach komisji merytorycznych,
- spotykał się z mieszkańcami Płocka w ramach przyjęć interesantów,
- zajmował się korespondencją, która wpłynęła do Rady Miast Płocka,
- Pan Lech Latarski Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka uczestniczył w uroczystości poświęcenia sztandaru i nadaniu imienia Władysława Jagiełły Gimnazjum nr 14 w Płocku; uczestniczył w uroczystościach towarzyszących Dniom Historii Płocka i Dniom Chemika w Płocku; brał udział w spotkaniu z Panem Jarosławem Gowinem Ministrem Sprawiedliwości i płockimi przedsiębiorcami; przyjmował interesantów; pracował w komisjach Rady Miasta Płocka,
- pozostali Wiceprzewodniczący Rady Miasta aktywnie uczestniczyli w pracach komisji Rady Miasta i przyjęciach interesantów.

### **Ad. pkt 10 i 11**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Pawłowi Kolczyńskiemu.

Pan radny **Paweł Kolczyński** powiedział: „Dziękuję, Panie Przewodniczący. Chciałbym się dopytać w kontekście ostatnio pojawiającej się informacji, czy już potwierdzenia, iż Polska otrzymała prawo do organizowania Mistrzostw Europy w Piłce Ręcznej. Jak wiadomo, wśród miast, które zostały zgłoszone jako miasta organizatorzy, nie ma Miasta Płocka. Mam pytanie, czy władze miasta, mam na myśli też nie tylko Pana Prezydenta, ale Radę Miasta, czy planujemy podjęcie jakichś działań w tych zakresie, czy podjęcie chociażby uchwały intencyjnej, która by wspierała, mam nadzieję, działania władz wykonawczych miasta w zabieganiu o to, aby na tej liście miast płocka Orlen Arena również się znalazła jako miejsce rozgrywek. Dodatkowo mam pytania - czy w tym zakresie były prowadzone jakieś rozmowy ze Związkiem Piłki [...] Ręcznej, jaki efekt ewentualnie one dały, czy jest szansa w tym zakresie jakichś zmian? Druga interpelacja dotyczy już kwestii inwestycyjnej. Mam pytanie odnośnie prac prowadzonych na ul. Imielnickiej. Mianowicie, kiedy te prace zostaną zakończone. To znaczy tam wykonano już wszystko poza asfaltowaniem. Mam pytanie, kiedy ten etap ostateczny zostanie zakończony. Ponadto w ramach realizacji inwestycji na ul. Imielnickiej wykonano przejście od ul. Ręcznej w kierunku kościoła na „Cholercie”. Ten chodnik, taki mini pasaż, który powstał do mostku na takiej strudze, mam pytanie – czy planowane są też prace mające doprowadzić jak gdyby ten chodnik do ul. Południowej, czy też do ulicy Słonecznej, czy też do jednego z wejść na teren parafii na „Cholercie”? Jest to droga, która tak naprawdę jest wykorzystywana przez wielu mieszkańców tej części osiedla Wyszogrodzka. I jeszcze ostatnia interpelacja. [...] W ostatnim czasie na osiedlu Wyszogrodzka w okolicach ulic Ośnickiej, Imielnickiej powtarzają się włamania i kradzieże. Dotyczy to w szczególności tych działek, na których prowadzone są dopiero prace budowlane. Powtarzają się kradzieże do baraków, garaży, ale nie tylko, również do domów jednorodzinnych. W związku z tym mam prośbę o zasygnalizowanie tego problemu stosownym służbom i podjęcie działań, które miałyby za zadanie zwiększyć liczbę patroli w tym obszarze. Dziękuję.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Wojciechowi Hetkowskemu Wiceprzewodniczącemu Rady Miasta Płocka.

Pan **Wojciech Hetkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja niejako kontynuując tutaj myśl Pana Pawła, kolegi Kolczyńskiego, przygotowałem sobie

taki apel w tej sprawie, który chciałbym zaproponować Państwu, żebyśmy to wspólnie przyjęli. Przepraszam, że ja tego nie uzgodniłem z klubami, ale zrodziło to się dosłownie tuż po powrocie z obiadu.

*W 2016 roku Polska będzie organizatorem Mistrzostw Europy w piłce ręcznej mężczyzn. Z niedowierzaniem przyjęliśmy wiadomość, że wśród miast organizatorów zabrakło naszego miasta. Płock jest najsilniejszym ośrodkiem piłki ręcznej w Polsce. Szczycimy się ogromnymi sukcesami płockich szczypiornistów w rozgrywkach o Mistrzostwo i Puchar Polski. Jesteśmy wielokrotnym mistrzem kraju, a od kilkunastu lat zawsze zajmujemy miejsce medalowe. W rozgrywkach Ligi Mistrzów w bieżącej edycji awansowaliśmy do najlepszej szesnastki naszego kontynentu. Od dziesiątków lat płocka szkoła piłki ręcznej święci sukcesy w rozgrywkach młodzieżowych w różnych kategoriach wiekowych. Piłka ręczna jest najpopularniejszą dyscypliną sportu w Płocku, a mecze cieszą się ogromnym zainteresowaniem zapełniając kibicami zbudowaną w 2010 roku halę o pojemności ponad 5,5 tys. osób. Hala dysponuje spełniającym wszelkie standardy zapleczem gwarantującym wzorową organizację meczów. Płock jest miastem o doskonałej lokalizacji na mapie Polski. Jego centralne położenie, bliska odległość od międzynarodowego lotniska, zaplecze hotelowe, obiekty sportowe i kulturalne oraz doświadczenie w realizacji wielu dużych imprez z pewnością pozwoli nam na właściwe przygotowanie i przeprowadzenie rozgrywek grupowych Mistrzostw Europy. Tradycje historyczne, pozycja gospodarcza i zasobność miasta, a także szczególna gościnność mieszkańców są dodatkowym atutem. Zwracamy się z apelem o umieszczenie Płocka wśród miast – gospodarzy Mistrzostw Europy w piłce ręcznej w roku 2016.*

Chciałbym, żebyśmy z tym apelem wystąpili do Europejskiej Federacji Piłki Ręcznej, Polskiego Związku Piłki Ręcznej w Polsce i Ministra Sportu.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zaproponował podanie pod głosowanie powyższego apelu w punkcie: *Sprawy różne*.

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Pani radnej Wioletcie Kulpie.

Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Panie Przewodniczący, są dwie kwestie. Pierwsza to jest zaległa, dotycząca wypracowania tego stanowiska w sprawie Towarzystwa Naukowego Płockiego i zabezpieczenia środków w ministerstwie na lata przyszłe. Jakby Pan nie wyznaczył osoby, która miałaby się zająć, tak szczerze mówiąc, zwołaniem. Bo to chodzi tylko o zwołanie tego pierwszego spotkania tych wszystkich osób, które miałyby być z każdego klubu delegowane, które miałyby rozmawiać wspólnie z Towarzystwem Naukowym Płockim. Ponieważ Towarzystwo w osobach Prezesa, Wiceprezesa i bodajże chyba wtedy Skarbnik był na naszym posiedzeniu Komisji Skarbu, deklarowali wsparcie merytoryczne w przygotowaniu takiego wniosku. W związku z tym tylko, skoro jesteśmy tutaj na sali, to może byśmy mogli od razu ustalić jakiś wspólny termin. Tylko będziemy musieli zadzwonić jeszcze do Towarzystwa, czy im będzie odpowiadał ten termin spotkania. I druga kwestia dotyczy, tutaj mam, nie wiem, nie Pana Lewandowskiego, który się podpisywał pod tą odpowiedzią. Być może Pan Prezydent Buczkowski odpowie mi, czy byłaby możliwa realizacja tej drobnej rzeczy. W grudniu 2011 roku prosiłam o wykonanie małego chodnika od bloku przy ul. Łukasiewicza 20 w stronę skrzyżowania, tam gdzie sobie ludzie wydreptali ścieżkę, w stronę ulicy Łukasiewicza – Tysiąclecia. I wówczas odpowiedział mi Pan Prezydent, iż informuje iż przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w możliwie najbliższym terminie po zatwierdzeniu i weryfikacji budżetu na rok 2012. I stąd mam to pytanie ewentualnie, czy Państwo jakby myśleliście o tym, czy będzie ten drobny fragment chodnika po tej ścieżce, w zasadzie już wydreptanej przez lata przez mieszkańców, możliwy do wykonania.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Dziękuję bardzo. Ja może odniosę się do tego pierwszego fragmentu Pani wypowiedzi. Ja

zasygnalizowałem w momencie, gdy ostatnio spotykaliśmy się na połączonym posiedzeniu komisji, iż oczekuję na inicjatywę wywołania tego spotkania, wnioskodawców, twórców pomysłu tego apelu. Ale dobrze, ponieważ do tej pory to nie nastąpiło, więc ja proponuję, żeby dzisiaj na roboczo przedstawiciele klubów uzgodnili to spotkanie. Ze strony Platformy Obywatelskiej, powtarzam, uczestnikiem tego spotkania będzie Pan radny Maciej Wiącek. [...]"

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Andrzejowi Nowakowskiemu Prezydentowi Miasta Płocka.

Pan **Andrzej Nowakowski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Ja bardzo cieszę się, zwłaszcza z głosów tutaj Pan Przewodniczącego Hetkowskiego, Pana radnego Kolczyńskiego. One doskonale wpisują się już w działania, którą podjąłem, rozmawiając jakiś czas temu już z Prezesem Związku Piłki Ręcznej w Polsce, a zarazem Prezesem PKOL w tej chwili. To może nie jest najszcześniejszy czas, bo Pan Prezes jest dzisiaj zajęty bardzo igrzyskami w Londynie. Natomiast tak się składa, że jest jeden w dwóch osobach, że tak się wyrażę, dwie funkcje sprawuje. Natomiast rzeczywiście to przyznanie Polsce organizacji sprawia, że trzeba działania zintensyfikować tak, ażebyśmy mieli rzeczywiście tutaj możliwość goszczenia najlepszych reprezentacji świata, tak naprawdę, podczas tej imprezy w 2016 roku. Dzisiaj wysłałem pismo w tej sprawie do Pana Prezesa. Sądzę, że każde pismo, każdy apel ze strony też Rady Miasta, pod którym ja oczywiście obydwoma rękoma się podpiszę, będzie dodatkowym jak gdyby zapewnieniem o tym, że miasto jest gotowe tutaj, to też nie ukrywajmy, wziąć na siebie pewną odpowiedzialność za organizację tej imprezy. Bo chcę Państwu radnym przypomnieć, na bazie takiego hurra optymizmu, że część miast podczas organizacji Mistrzostw Europy w koszykówce deklarowała gotowość do organizacji tej imprezy, a później rezygnowała z tego. Ale my sądzą, że podaliśmy jako miasto organizator, więc tutaj jak najbardziej tak, i ten apel i wszelkie inne działania, które możemy jako miasto podjąć sądzą, że są wskazane. W przypadku Wyszogrodzkiej, to tak się dobrze składa, panie radny Kolczyński, że Pan Komendant Straży Miejskiej jest, więc weźmie to sobie do serca i będą miał raport za miesiąc na pewno w tej sprawie co udało się zrobić i jakie służby, jak często tam w okolicach Wyszogrodzkiej poprawiły bezpieczeństwo. W przypadku ul. Imielnickiej proszę o cierpliwość. Nie ma niestety już Prezydenta Lewandowskiego, który o 15<sup>00</sup> podobno miał być w domu, natomiast już prosił o to, żeby mógł iść. Przepraszam, to ja jak gdyby jestem sprawcą jego nieobecności. On prosił. W przypadku Towarzystwa Naukowego to ja tutaj bardziej jestem słuchaczem. W przypadku chodnika taka analogiczna sytuacja, znaczy mam nadzieję, że nie będzie to trwało tak długiego czasu jak swego czasu pamiętam pewien chodnik, też radni prosili długo, od ulicy Jesiennej do Piłsudskiego. Bardzo długo to trwało. Natomiast nie wiem, dlaczego tak się stało, że tak długo to musiało trwać. Sądzą, że teraz nie będzie tak długo musiało trwać. Ale to proszę o cierpliwość, sprawdzimy. Ale ja nie mówię o złościwościach. Ja mówię tylko o chodnikach. Dziękuję bardzo.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Leszkowi Brzeskiemu.

Pan radny **Leszek Brzeski** powiedział: „Panie Prezydencie! Ja ma dwa pytania praktycznie. Jedno dotyczy – chciałbym informację, by Panowie mi powiedzieli, jak będzie z godzinami ponadliczbowymi w roku szkolnym 2012/2013. Czy będą na podobnym, zbliżonym poziomie tak jak w 2011/2012. Ogólnie we wszystkich szkołach. Chodzi mi głównie o SKS-y i kółka zainteresowań. Godziny ponadliczbowe, czyli ponadlekcyjne.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Siemiątkowskiemu Zastępcy Prezydenta Miasta Płocka.

Pan **Roman Siemiątkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Ja nie bardzo rozumiem pytania, bo jeżeli chodzi o godziny ponadwymiarowe, to dyrektor ustala plan organizacji szkoły. Natomiast ja mogę się domyślać, że chodzi Panu o to czy... obowiązują przepisy Karty Nauczyciela, czyli nauczyciel może mieć nie więcej niż 1/2 etatu godzin ponadwymiarowych, łącznie z SKS-ami. Myśmy w tej sprawie wystąpili do Ministerstwa Edukacji Narodowej z zapytaniem, czy godziny dodatkowych zajęć wliczają się do tego ograniczenia tego półtora etatu, czy można mieć półtora etatu godzin dydaktycznych tzw. przy tablicy, a dodatkowo na przykład 2 godziny SKS, albo koła zainteresowań. I otrzymaliśmy odpowiedź, że wszystkie godziny, które nauczyciel realizuje, zalicza się do tego półtora etatu. A zatem, jeżeli ktoś ma SKS-y i godziny wychowania fizycznego, to nie może mieć łącznie więcej, jak 1 1/2 etatu w sumie.”

Pan radny **Leszek Brzeski** powiedział: „Tak, tak, ja wiem. Ale mi chodzi o to, czy zajęcia pozalekcyjne typu SKS-y i kółka zainteresowań, czy będą porównywane, ilość ich do roku 2011/2011, czyli do tego roku, który teraz kończy się.”

Pan **Roman Siemiątkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Tak, to znaczy nic się nie zmienia. Nie. To będzie na poziomie roku ubiegłego. Też będzie wynikało również z liczby oddziałów itd., bo to liczba godzin wynika z liczby oddziałów. [...]”

Pan radny **Leszek Brzeski** powiedział: „Dziękuję bardzo. I jeszcze jedno. Rozumiem, że trener osiedlowy rusza już na wakacje. Będzie i myślę, że w przyszłym roku też już złożymy na przyszły rok.”

Pan **Roman Siemiątkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Tak. Pan radny uczestniczył wczoraj w spotkaniu. Są pieniądze i prace trwają bardzo intensywne.”

Pan radny **Leszek Brzeski** powiedział: „Myślę, że tak, tak, tylko, że wczoraj to nie było jeszcze dokładnie wszystko wyjaśnione, ale mam nadzieję, że będzie. [...]”

Pan **Roman Siemiątkowski** Zastępca Prezydenta Miasta Płocka powiedział: „Tak, już żeśmy się zwrócili do dyrektorów. Jutro jest narada z dyrektorami szkół. Jeszcze będziemy o tym rozmawiać, także tak.”

Pan radny **Leszek Brzeski** powiedział: „Rozumiem, to dziękuję bardzo.”

Podczas obrad XXV Sesji Rady Miasta Płocka następujący radni złożyli interpelacje na piśmie:

1/ Pan radny **Paweł Kolczyński** złożył interpelacje:

- dot. bezpieczeństwa na os. Wyszogrodzka (kserokopia interpelacji stanowi załącznik nr 53 do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: zwiększenia, intensyfikacji działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na os. Wyszogrodzka  
Uzasadnienie interpelacji: W ostatnim czasie nasilają się kradzieże na os. Wyszogrodzka, w szczególności w okolicach ul. Ośnickiej i Imielnickiej. Proszę o zwiększenie patroli policji i straży miejskiej oraz wzmożenie czynności służb.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -  
Załączniki: -



Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. ul. Kalinowej (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 54** do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: podjęcie działań remontowych ubytków w nawierzchni ul. Kalinowej w miejscach wcześniejszych prac drogowych wokół studzienek kanalizacyjnych oraz likwidacja uskoku (pęknięcia) na ul. Kalinowej przy zbiegu z ul. Rzeczna.

Uzasadnienie interpelacji: Podjęcie działań w tym zakresie umożliwi zaprzestanie dalszemu pogarszaniu się stanu drogi ul. Kalinowej w miejscach powyżej wskazanych.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. Mistrzostw Europy w Piłce Ręcznej (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 55** do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: w sprawie zgłoszenia Płocka jako miasta gospodarza Mistrzostw Europy w Piłce Ręcznej w 2016 roku.

Uzasadnienie interpelacji: jakie działania władze miasta Płocka podejmują w sprawie zapewnienia udziału Płocka w charakterze gospodarza.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. prac na ul. Imielnickiej (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 56** do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: prac na ul. Imielnickiej oraz terminu ich zakończenia.

Uzasadnienie interpelacji: Aktualnie prowadzone są prace na ul. Imielnickiej, zakończono układanie chodników oraz prace w zakresie podbudowy – proszę o podanie przewidywanego terminu całkowitego zakończenia inwestycji w tym prac polegających na asfaltowaniu.

Ponadto proszę o informację czy planowane jest kontynuowanie prac mających na celu ułożenie chodnika od mostku na strudze w ciągu przejścia od ul. Rzecznej do ul. Południowej/ Słonecznej. Aktualnie wykonano chodnik od ul. Rzecznej w ciągu ul. Imielnickiej do strugi (od strony wschodniej).

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

2/ Pan radny **Piotr Kubera** złożył interpelacje:

- dot. budowy ul. Grabowej (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 57** do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: budowa ulicy Grabowej

Uzasadnienie interpelacji: Proszę o udzielenie informacji nt. Aktualnego stanu budowy ulicy Grabowej

- z jakiego powodu wykonawca, ewentualnie podwykonawca zszedł z placu budowy?
- kiedy realizacja inwestycji zostanie wznowiona?
- co powoduje, że przestój na budowie trwa tak długo?

- jak obecna sytuacja wpłynie na termin realizacji i oddania inwestycji?
- jak obecna sytuacja wpłynie na koszt budowy ulicy Grabowej?
- kto będzie kontynuował inwestycję?

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. przystani wodnej „Borowia” (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 58** do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: przystań wodna „Borowia”

Uzasadnienie interpelacji: Proszę o udzielenie informacji nt. planowanej budowy przystani wodnej „Borowia”.

- jak aktualnie wygląda sytuacja budowy przystani wodnej „Borowia” u ujścia rzeki Słupianki i Rosicy?
- jak wyglądają rozmowy z RZGW tej sprawie?
- proszę o podanie możliwego terminu rozpoczęcia tej inwestycji.
- czy wiadomo jakie środki finansowe są potrzebne do realizacji tej inwestycji?

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

3/ Pan radny **Tomasz Kolczyński** złożył interpelacje:

- dot. megabordu (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 59** do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: Na elewacji kamienicy naprzeciw budynku Urzędu Miasta został zamontowany megabord.

W związku z tym proszę o udzieleni odpowiedzi na n/w pytania:

- czy na umieszczenie megabordu jest zgoda zarządcy (właściciela) kamienicy?
- czy jest zgoda Miejskiego Konserwatora Zabytków na umieszczenie megabordu, jeśli jest proszę o kopie tej zgody,
- kto podjął decyzję o umieszczeniu megabordu?

Uzasadnienie interpelacji: Obszar Starego Miasta podlega szczególnej ochronie i wymaga dużej estetyki.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: -

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

- dot. oznakowania poziomowego (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 60** do niniejszego protokołu)

*Treść interpelacji*

Przedmiot, temat interpelacji: Zwracam się o pilne odnowienie oznakowania poziomowego w rejonie skrzyżowania ul. Harcerskiej i ul. Wyszogrodzkiej.

Uzasadnienie interpelacji: Bezpieczeństwo użytkowników dróg, szczególnie pieszych.

Wnioski, ewentualne źródła finansowania: Budżet Miasta 2012 r.

Załączniki: -

Informacje o dotychczasowych próbach i sposobach załatwienia interpelacji: -

4/ Pan radny **Lech Latarski** złożył interpelacje:

- dot. instalacji sygnalizacji świetlnej (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr**

61 do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji: Instalacja sygnalizacji świetlnej na ulicy Chopina. W imieniu mieszkańców miasta Płocka zwracam się prośbą o rozważenie możliwości instalacji sygnalizacji świetlnej przy przejściu dla pieszych na ulicy Chopina, przy skrzyżowaniu z ulicą Północną. Ze względu na zwiększony ruch samochodowy na ulicy Chopina, mieszkańcy nie mają możliwości bezpiecznego przejścia na drugą stronę ulicy w tym rejonie miasta.

- dot. podwyżki płac (kserokopia interpelacji stanowi **załącznik nr 62** do niniejszego protokołu)

Treść interpelacji

Przedmiot, temat interpelacji: Podwyżki płac dla pracowników administracji i obsługi. Zwracam się z zapytaniem o termin realizacji obiecanych podwyżek płac pracowników administracji i obsługi jednostek budżetowych, Urzędu Miasta, które miały nastąpić w połowie 2012 roku.

**Ad. pkt 12**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przypomniał, iż do przegłosowania jest apel zgłoszony przez Pana radnego Wojciecha Hetkowskiego.

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu Romanowi Wróblewskiemu radcy prawnemu.

Pan **Roman Wróblewski** radca prawny powiedział: „Proszę Państwa dowcip polega na tym, że my tego rodzaju rzeczy, czyli apele, przyjmowaliśmy w formie odrębnej uchwały. Bo tak będzie techniczny problem. W czym jest rzecz. Mamy taki zapis w §16 Regulaminu, że *Rada sprawy rozpatrywane na sesji rozstrzyga podejmując uchwały, które są odrębnym dokumentem z zastrzeżeniem ust. 2*, bo w ust. 2 jest powiedziane: *Uchwały o charakterze proceduralnym są odnotowywane tylko w protokole z sesji*. To nie jest uchwała proceduralna. Czyli lepiej zaproponować tutaj, jeśli można, bo nie jest to sprawa przecież tak nagła – na sesji sierpniowej przygotować projekt uchwały i poddać pod głosowanie, bo będzie później technicznie problem z wysłaniem. Będzie trzeba wyciąg z protokołu wysłać do instytucji takiej jak ministerstwo, będzie tak trochę, tak trochę niezręcznie. My żeśmy do tej pory apele przygotowywali właśnie w formie odrębnej uchwały. Może na sesję sierpniową przygotować. (Pani radna **Wioletta Kulpa** powiedziała: „Nie, ostatnio też mieliśmy tak.”) Tak, ale proszę Państwa, będzie to wpisane do protokołu jako apel i później wysyłając gdzieś będzie formalnie należało robić wyciąg z protokołu sesji.[...] Formalnie możecie Państwo przyjąć ten apel, tylko będzie tak, mówię, będzie tak na zewnątrz technicznie będzie niepoprawnie. (Pan radny **Arkadiusz Iwaniak** powiedział: „Wiadomo, że się wyśle i tak formę papierową ładną.”) Nie, ładnej nie wyśle się. Wyśle się wyciąg z protokołu, Panie radny. Bo mówię, pójdzie to do ministerstw, do różnych, będzie to po prostu tak troszeczkę niechlujnie, mówiąc kolokwialnie. Czy nie lepiej, mówię, odłożyć na sierpień i wtedy przyjąć projekt odpowiedniej uchwały tutaj? Ja poddamy pod rozwagę Państwa. Nie mówię, że nie można w ten sposób.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Spytam wnioskodawcę o jego zdanie jeszcze na ten temat.”

Pan **Wojciech Hetkowski** Wiceprzewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja proponuję, żebyśmy wysyłając ten apel z pismem przewodnim napisali, że w dniu takim i takim Rada Miasta Płocka podczas swoich obrad podjęła apel o następującej treści. I moglibyśmy to wysłać na oddzielnym, żeby się stało formalności zadość możemy napisać, że stanowi to wyciąg z protokołu z posiedzenia XXV Sesji Rady Miasta Płocka. Mnie się zdaje, że to jest sprawa o tyle pilna, że odkładanie tego do sierpnia, wydaje mi się, byłoby zbędną stratą czasu. Tu się liczy naprawdę każdy dzień. Za chwilę będą zapadały decyzje poza Polską. I wydaje mi się, że taka formuła by nie uchybiała ani tutaj Regulaminowi obrad Rady, ani nie obrażałaby nikogo, łącznie z tymi, którzy to dostaną. Pismo przewodnie, w którym byśmy napisali, że w dniu takim i takim Rada Miasta Płocka przyjęła taki apel. I byłby według mnie i wilk syty i owca cała. Nie jest to dokument stanowiący o jakichś zobowiązaniach finansowych, których pewnie przy okazji tej organizacji się nie uniknie, ale tu akurat takich zobowiązań nie ma. Czysta intencja pokazująca, że mieszkańcom Płocka, których reprezentantem są radni, bardzo zależy na tym niezwykle ważnym przedsięwzięciu z punktu widzenia promocyjnego. Myślę, że byłoby to z punktu widzenia promocji miasta, byłoby to nieocenione, tym bardziej biorąc pod uwagę klimat wokół EURO 2012 w piłce nożnej, gdzie cały świat bez przesady zobaczył jaka jest Polska, jakie są miasta organizatorzy. I myślę, że moglibyśmy spróbować odstąpić od takiego dużego formalizmu.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Maciejowi Wiąckowi.

Pan radny **Maciej Wiącek** powiedział: „Ja mniej więcej to samo chciałem powiedzieć, co radny Hetkowski, że co prawda do mistrzostw zostały 4 lata, ale to tylko pozory. W tego typu sprawach jak organizacje dużych imprez sportowych, każdy dzień się liczy. I jeżeli możemy zapisać to w formie decyzji Rady i wyciągu z protokołu, żeby nie tworzyć uchwały, bo tej rozumiem dzisiaj już nie możemy nowej stworzyć, to nie czekajmy. Takie jest moje zdanie. Możemy oczywiście podszlifować troszkę język, i tyle. Natomiast powiedzmy sobie szczerze – i tak najważniejsze pozostaną wszystkie działania, i tu jest rola Pana Prezydenta, te niekoniecznie czysto formalne, bo tak naprawdę przy poparciu... rozumiem na polityczne możemy liczyć Pani Minister Sportu oraz Prezesa Kraśnickiego, też mamy wtedy szanse, bo EHF oczywiście wybierze te lokalizacje, które my sami wskażemy. One już zresztą, chciałem Państwu powiedzieć, zostały wskazane. To nie jest tak, że Płock nagle ma ogromne szanse. My jesteśmy rezerwowym kandydatem, nie oszukujmy się. Ale jeśli będziemy z tym czekać, to może się okazać, że nawet na liście rezerwowej nigdy nie będziemy. Dlatego ja tutaj bardzo proszę o wsparcie dla inicjatywy radnego Hetkowskiego i w imieniu wszystkich radnych.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka powiedział: „Ja pozwolę sobie również jeszcze ze dwa zdania na ten temat. Serdecznie dziękuję Panu mecenasowi za rewolucyjną czujność, bo oczywiście Pan mecenas od tego tutaj jest, żeby nam literę prawa podpowiadać. Natomiast, ponieważ żadnych konsekwencji negatywnych nie rodzi dla nas, Panie mecenasie, ewentualne przyjęcie tego apelu, tak więc chyba tutaj szybkie działanie z naszej z naszej strony dodatkowo wzmocni tą inicjatywę. Jestem również za tym, żebyśmy jednak dzisiaj to przegłosowali.[...]”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka przekazał głos Panu radnemu Marcinowi Flakiewiczowi.

Pan radny **Marcin Flakiewicz** powiedział: „Ja jestem jak najbardziej na tak za apelem kolegi radnego Hetkowskiego, tylko jedno takie formalne pytanie do Pana mecenasa – czy możemy wysłać gdzieś jakieś pisma będące wycinkiem protokołu, który formalnie nie jest przyjęty? Żeby nie było jakichś problemów, prawda. Tutaj dyskusja się wśród nas wywiązała, bo będziemy wysyłali, jak najbardziej tak, wysyłajmy to, tylko wysyłamy

dokument, który będziemy i tak przyjmować za 2 miesiące, a on dzisiaj formalnie nie istnieje. (Pani **Joanna Olejnik** powiedziała: „Ale apel będzie przyjmowany.”) Czy możemy to? Tak.”

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka poddał pod głosowanie apel o treści:

*W 2016 roku Polska będzie organizatorem Mistrzostw Europy w piłce ręcznej mężczyzn. Z niedowierzaniem przyjęliśmy wiadomość, że wśród miast organizatorów zabrakło naszego miasta. Płock jest najsilniejszym ośrodkiem piłki ręcznej w Polsce. Szczycimy się ogromnymi sukcesami płockich szczypiornistów w rozgrywkach o Mistrzostwo i Puchar Polski. Jesteśmy wielokrotnym mistrzem kraju, a od kilkunastu lat zawsze zajmujemy miejsce medalowe. W rozgrywkach Ligi Mistrzów w bieżącej edycji awansowaliśmy do najlepszej szesnastki naszego kontynentu. Od dziesiątków lat płocka szkoła piłki ręcznej święci sukcesy w rozgrywkach młodzieżowych w różnych kategoriach wiekowych. Piłka ręczna jest najpopularniejszą dyscypliną sportu w Płocku, a mecze cieszą się ogromnym zainteresowaniem zapełniając kibicami zbudowaną w 2010 roku halę o pojemności ponad 5,5 tys. osób. Hala dysponuje spełniającym wszelkie standardy zapleczem gwarantującym wzorową organizację meczów. Płock jest miastem o doskonałej lokalizacji na mapie Polski. Jego centralne położenie, bliska odległość od międzynarodowego lotniska, zaplecze hotelowe, obiekty sportowe i kulturalne oraz doświadczenie w realizacji wielu dużych imprez z pewnością pozwoli nam na właściwe przygotowanie i przeprowadzenie rozgrywek grupowych Mistrzostw Europy. Tradycje historyczne, pozycja gospodarcza i zasobność miasta, a także szczególna gościnność mieszkańców są dodatkowym atutem. Zwracamy się z apelem o umieszczenie Płocka wśród miast – gospodarzy Mistrzostw Europy w piłce ręcznej w roku 2016.*

(załącznik nr 63 do niniejszego protokołu)

Wynik głosowania:

za – 15

przeciw – 0

wstrzymujące – 0

W wyniku głosowania apel został przyjęty.

### **Ad. pkt 13**

Pan **Artur Jaroszewski** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zamknął obrady XXV Sesji Rady Miasta Płocka.

Na tym protokół zakończono i podpisano.-

Protokołowała

Sekretarz Sesji  
Rady Miasta Płocka

Przewodniczący  
Rady Miasta Płocka

/-/Jolanta Kozera

/-/Tomasz Maliszewski

/-/Artur Jaroszewski