

P R O T O K Ó Ł Nr 61/2014

z LXI sesji Rady Miasta Gorzowa Wlkp. odbytej w dniu 9 stycznia 2014r. o godz.14.00 w sali 201 Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. przy ul.Sikorskiego 3-4.

Sesję zwołano na wniosek Prezydenta Miasta, który stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

O terminie, miejscu i tematyce sesji powiadomiono radnych Rady Miasta poprzez doręczenie im zawiadomień.

Na ogólną liczbę 25 radnych na sesji obecnych było 25 - zgodnie z listą obecności stanowiącą załącznik nr 2 do protokołu.

Ponadto w sesji uczestniczyli:

Z-ca Prezydenta Miasta, pracownicy Urzędu Miasta i goście zaproszeni, zgodnie z listą obecności stanowiącą załącznik nr 3 do protokołu.

Porządek obrad:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie quorum.
2. Podjęcie uchwały, zmieniającej uchwałę w sprawie cen i opłat, zwolnień i ulg w opłatach za usługi przewozowe komunikacją miejską w Gorzowie Wlkp. oraz sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt – druk nr 753.
3. Zakończenie obrad.

Ad.1 Otwarcie sesji i stwierdzenie quorum.

Sesję otworzył i jej obradom przewodniczył Przewodniczący Rady Miasta – Jerzy Sobolewski, który po powitaniu stwierdził, wymagane quorum do obradowania i podejmowania prawomocnych uchwał.

Ad.2 Podjęcie uchwały, zmieniającej uchwałę w sprawie cen i opłat, zwolnień i ulg w opłatach za usługi przewozowe komunikacją miejską w Gorzowie Wlkp. oraz sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt.

Sebastian Pieńkowski – ma posiedzeniu Komisji padło dużo pytań, mam nadzieję, że kontynuując tą dyskusję, bo nie zakończyła się, otrzymamy odpowiedzi, które m.in. Przewodniczący Komisji Gospodarki i Rozwoju zadał,

ale chciałem się z radnymi, których nie było na posiedzeniu Komisji podzielić pewną informacją. Zapytałem o trendy i przewidywania cen paliw w 2013r. Otrzymałem odpowiedź, że zostało to przeszacowane, ponieważ sądzono, że paliwa będą droższe, a z tego co mówił Prezes Spółki to 40% kosztów, te koszty były mniejsze i w marcu po wizycie biegłego rewidenta, przewiduje spółka, że ok.1mln.zł. zostanie zwrócone do budżetu miasta. W związku z tym czy jest sens dzisiaj podwyższać ceny biletów, jeśli okaże się, że kosztorys na 2013r. został przeszacowany i ten 1mln.zł. wróci.

Marek Kosecki – nie jestem członkiem Komisji Gospodarki i Rozwoju ani Komisji Budżetu i Finansów, nie miałem możliwości przysłuchiwać się tej dyskusji, która się tam toczyła. Chciałbym podzielić się kilkoma swoimi refleksjami na temat proponowanej przez Prezydenta Miasta podwyżki. Wcale nie musi być tak, jak co niektórzy już sugerują, Gorzów Wlkp. musi zacząć nowy rok od podwyżki cen biletów MZK. Podwyżki, której powodów, zdaniem urzędników, jest kilka. Po pierwsze to zwiększenie udziału mieszkańców w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, to jeden z koronnych argumentów. A po drugie, że budżet miasta jest zbyt ciasny, nie rozumiem tego pojęcia użytego przez Prezydenta Miasta, i nie ma z czego zabrać i przesunąć na MZK. Czy Prezydent nie wiedział o tym przed uchwaleniem budżetu. Śmiem twierdzić, że posiadał tą wiedzę, bo jak widać projekt uchwały przygotowany na dzisiejszą sesję jest z datą 15 listopada ubr. Czy nie można było się nad tym tematem się pochylić tradycyjnie jak to czynimy przy podejmowaniu tzw. uchwał okołobudżetowych, czyli jeszcze przed przyjęciem budżetu? Zdaniem Prezydenta Miasta proponowane obecnie podwyżki są przemyślane i nieznaczne. Czyżby? Prezydent stara się nas mieszkańców przekonać, że ceny biletów w Gorzowie Wlkp. wcale nie są drogie przy komunikacji mieszanej, mam na myśli komunikację tramwajową i autobusową i że mamy jedne z najniższych cen w kraju. Nie do końca jest to prawdą, prawdziwe natomiast jest to, że mamy w Gorzowie Wlkp. jedne z najniższych zarobków w kraju. Czy tego istotnego elementu nikt z urzędników nie brał pod uwagę? Celem proponowanej podwyżki ma być m.in. załatanie dziury w budżecie ok.600tys.zł., nie ograniczanie bądź likwidowanie kolejnych linii i kursów. Konieczność zachowania dotychczasowej jakości usług przewozowych. W żaden sposób nie przekonują mnie argumenty, że najczęściej autobusami czy tramwajami jeżdżą osoby starsze (często korzystając z bezpłatnych bądź ulgowych przejazdów) oraz młodzież szkolna. Tak zresztą jest wszędzie, w całym kraju, żaden argument. Nie zaprzeczam, że spada liczba pasażerów w wieku produkcyjnym, ale jest to logiczna konsekwencja tego, że od wielu lat sukcesywnie z krajobrazu naszego miasta, znikają jedne po drugim, kolejne zakłady przemysłowe (jak choćby na trasach linii tramwajowych nr 1 i 3 takie potężne jak Stilon, Silwana czy Stolbud). Moim skromnym zdaniem, radnego, a jednocześnie codziennego pasażera komunikacji miejskiej należałoby, i wiem, że ten watek był poruszany na wspólnym posiedzeniu Komisji, wprowadzić w końcu, sprawdzonym wzorem wielu innych miasta tzw. bilety czasowe, przykładowo za przejazd do 15min. – 2,50zł., do 60min. – 3,50zł. Nie może być tak, że jedzie się 1 lub 2 przystanki a płaci się tak samo jak

jadąc przykładowo z ul. Strażackiej na OS. Staszica, czy też z Wieprzyc na Górczyn. Dlaczego do dnia dzisiejszego nikt się tym aspektem ekonomicznym wynikającym z takiego rozwiązania nie przyjrzał? Może warto by było w końcu spróbować? Należałoby również poprawić częstotliwość i odstępy kursowania (np. autobusy różnych linii, ale jadących w tym samym kierunku docelowym kursują przykładowo co 15min., ale w pewnym momencie trasy jadą tzw. sznurkiem, czyli jeden za drugim, w odstępie paru minut, a później przez kilkanaście minut nie ma dosłownie nic, czyli zmiany czysto organizacyjne. Nie podnosi się cen biletów i nie likwiduje kursów jeśli chce się przyciągnąć pasażerów. A miasto robi wszystko, by zniechęcić ludzi do korzystania ze środków komunikacji zbiorowej, przecież kolejna podwyżka cen biletów to kolejny odpływ pasażerów korzystających z usług tego przewoźnika. Dlaczego znów szukanie pieniędzy w budżecie ma się odbywać poprzez drenaż kieszeni podatników, w tym przypadku pasażerów MZK? Kiedyś m.in. jednym z istotnych elementów były stale rosnące koszty paliwa. Na chwilę obecną ten argument odpada, przecież od kilku dobrych miesięcy ceny paliw poszły w dół i ta niżkowa tendencja ma utrzymać się jeszcze bynajmniej w br. W ankiecie, którą niedawno przeprowadziła „Gazeta” aż 74% ankietowanych, czyli blisko $\frac{3}{4}$, nie zgadza się na jakakolwiek podwyżkę. Zaś 18% uważa, że ostatecznie podwyżka powinna być na poziomie do 3zł. za bilet normalny i 1,50zł. za bilet ulgowy. Proponuję, żeby Prezydent i urzędnicy magistratu wsłuchali się wnikliwie i uważnie w głos obywateli Gorzowa Wlkp. Dobrze jest mówić, oceniać, proponować gdy jest się z daleka od tych spraw, również od problemów z jakimi borykają się na co dzień pasażerowie korzystający z usług miejskiego przewoźnika. Proszę wierzyć, że inaczej bowiem wygląda Gorzów Wlkp. zza szyby samochodu osobowego, inaczej zaś gdy jest się na co dzień pasażerem autobusu MZK, gdy jest się w środku tegoż pojazdu, zwłaszcza w godzinach szczytu. Jeśli ktoś w to nie wierzy, może sprawdzić osobiście, a zazwyczaj najwięcej do powiedzenia mają Ci, którzy z usług komunikacji zbiorowej nie korzystają. Kończąc taką małą dygresję, przecież nie po to przed 3 tygodniami przyjmowaliśmy Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gorzowa Wlkp. i gmin sąsiednich na lata 2014-2025 wraz z koncepcją rozwoju podsystemu tramwajowego, by już na dzień dobry szantażowano nas, że jeśli nie zaakceptujemy proponowanej przez Prezydenta Miasta podwyżki cen biletów MZK, to cały plan, cała koncepcja legnie w gruzach. Jestem zdecydowanym przeciwnikiem proponowanych przez Prezydenta Miasta podwyżek cen biletów MZK, natomiast zwolennikiem i orędownikiem rozwiązań, o których tu dziś mówiłem, w szczególności biletów czasowych.

Stefan Selwa – Z-ca Prezydenta Miasta – w imieniu Prezydenta jako wnioskodawcy tejże sesji wnioskuje o 15min. przerwy.

Jan Kaczanowski – uważam, że w tak ważnym, ze społecznego punktu widzenia temacie, powinniśmy rozpocząć procedowanie od przedstawienia argumentacji i wprowadzenia tematu przez Prezydenta lub jego służby. Wysłuchajmy jaka jest argumentacja Prezydenta, dlaczego akurat z takim tematem skierował się do Rady Miasta. Nie wszyscy radni mieli przyjemność

wysłuchać tej argumentacji na posiedzeniu Komisji, ponieważ nie wszyscy radni w tym posiedzeniu uczestniczyli.

Grażyna Wojciechowska – inaczej wygląda jazda z siedzenia pięknego, wygodnego samochodu, z kierowcą czy bez, jeśli jeszcze się koszty rozlicza, czy wrzuca zakup paliwa, a inaczej wygląda jeśli mamy do czynienia ze społeczeństwem ludzi ubogich naszego miasta, których jest bardzo duża grupa. Ile MZK zaoszczędziło na zabranii przez Radę Miasta bezpłatnych przejazdów dla radnych? Z tego co wiem, to środkami komunikacji miejskiej jeździ z nas 3 lub 4 osoby. Proszę podać ile MZK zarobiło. Zaznaczam, że bardzo lubię Prezesa Maksymiuka, i to nie jest złośliwość. Chylę czoła do tego co MZK od wielu lat robi, ale nie podobają mi się i mieszkańcom naszego miasta, niektóre trendy i kierunki. Zawsze mówię prawdę chociaż jest bardzo brutalna, dlatego nie szantażujcie mnie, nie straszcie, zawsze będą przedstawicielką mieszkańców naszego miasta. Powołanie spółki – również różne były zdania na ten temat. Wiemy kto wchodzi w skład rady nadzorczej, ile to kosztuje, a ile tak naprawdę kosztuje i jakie są zyski. Z internetu dowiedziałam się, że MZK dzierżawi swoje tereny dla firmy TEW, śmieciowej, która obsługuje nasze miasto – ile na tym MZK zarabia? Obserwowałam ludzi, którzy podróżują autobusami i tramwajami, gro to ludzie nie tylko starsi, emeryci i renciści, dużo jest młodzieży studiującej i uczącej się, natomiast w naszym mieście jak i w innych miastach naszego kraju nie ma młodych wykształconych ludzi, w przedziale wiekowym 27-32 lata, którzy są poza krajem żeby zarobić na utrzymanie swoich rodzin. Proszę o przemyślenie, bo nawet jeśli autobusy są mniej obciążone to mniej paliwa zużywają. Jeśli nie ma mroźnej zimy, to też są jakieś oszczędności. Proponuję, żeby każdy z nas radnych i władz, zastanowił się nad tym, stanął przed lustrem i zadał sobie pytanie: ile z własnych środków finansowych pomogłem mieszkańcom miasta i pomogłem miastu? Gdyby tak na miesiąc zamknąć swoje prywatne samochody i przez ten czas korzystać ze środków komunikacji miejskiej, jakie wtedy byłyby oszczędności?

Jerzy Sobolewski – ogłasza przerwę.

Po przerwie:

Tadeusz Tomasiak – Wydz.Transportu Publicznego – w imieniu Prezydenta Miasta zreferował temat i przedstawił projekt uchwały. Projekt uchwały wraz z uzasadnieniem i prezentacją stanowi załącznik nr 4 do protokołu.

Sebastian Pieńkowski – pozwolę sobie powtórzyć zadane pytanie. Na komisji dowiedzieliśmy się, że są dwie różne sprawy: podwyżka i zwrot prognozowany do budżetu z oszczędności na paliwie. Czy nie można tych dwóch faktów powiązać i zastanowić się, że podwyżka nie jest potrzebna, ponieważ pieniądze będą zwrócone? Te pieniądze wykorzystać do tego aby zachować te ceny biletów. Prośba aby to rozważyć i dlaczego tego nie rozważono? Mamy sprzyjające okoliczności, jeśli chodzi o koszty paliwa, więc można mieszkańcom oszczędzić tej podwyżki, dlaczego nie rozważono tego w ten sposób? Czy można to rozważyć w ten sposób? Dyrektor użył argumentu, że na wykresach widać, że wzrost cen biletów to wzrost przychodów, skoro tak

dobrze idzie, to może od razu te bilety podnieść na 10, czy 15zł. (żartuje) albo sprawdzić inną metodę, jeśli jest wzrost przychodów, to może obniżyć ceny biletów? Bedzie jeszcze większy wzrost.

Tadeusz Tomasik – z prostej przyczyny nie można tych faktów powiązać, mówiłem o tym na Komisji, wynika to z konstrukcji zawartej umowy z operatorem, co wynika z od nas niezależnych przepisów. Płacimy operatorowi zaliczkę, 2 razy w ciągu miesiąca, oczywiście firma musi przyjąć pewne założenia ile będzie kosztowało paliwo i inne elementy, musimy umowę zawrzeć i te elementy muszą być wskazane. Po roku rozrachunkowym powołana jest zewnętrzna firma, rewident, która określa czy wszystkie elementy kosztowe i inne są właściwe. W tym momencie następuje finalne rozliczenie. Nadwyżki, które pojawiły się w chwili obecnej, będą zwrócone w momencie kiedy finalnie będzie to działanie przedsięwzięte. To działanie będzie miało miejsce na przełomie marca i kwietnia. Proszę postrzegać sytuację, że procedury związane z kwestiami podwyżek cen biletów to okres 2,5 miesięcy. Pierwsze zgłoszenie gotowości zmiany cen biletów do związków zawodowych, najpierw musimy zgłosić zamiar, ten zamiar zgłosiliśmy 15 listopada ubr., sądząc, że może zdążymy z tym tematem na sesję budżetową. Niestety jeden ze związków przysłał nam opinię w okresie 30 dni, że nie wyraża zgody, dodatkowo wówczas musimy jeszcze powiadomić go, że podtrzymujemy swoje stanowisko, wysłać informację o terminie sesji i komisji, w której mają prawo uczestniczyć. Związki zawodowe wskazywały głównie element, że podwyżka cen biletów powoduje zmianę ilości osób jeżdżących, co jak wykazałem nie polega na prawdzie. Tak więc środki finansowe muszą wrócić do budżetu miasta i wtedy dopiero rada zdecyduje na propozycję Prezydenta Miasta, co z tymi środkami się stanie. Sądzę, że będzie miało to miejsce w drugiej połowie II kwartału br. Nie możemy wiązać tych sytuacji, tym bardziej że potem jeszcze jest kwestia uchwalenia procedury, czyli po przekazaniu do Dziennika do publikacji i inne elementy. Chciałem wskazać, że naszym zamiarem było to aby te środki o czym mówimy by mogły być może stanowić kwoty na podpisanie umowy znowelizowanej z MZK, aby umożliwić dla firmy zysk np. na poziomie 3%, który uprawni potem firmę do ubiegania się o kredyt. W innym przypadku firma kiedy zakończy rok bieżący układem zerowym, to jako dyrektor banku ze stażem 20-letnim, chciałem tutaj wskazać gdyby taki ktoś ubiegał się o kredyt i nie miał zysku, a jeśli chodzi o amortyzację średnia wieku tramwaju 38 lat, średnia wieku autobusu 12 lat, nie ma też środków z amortyzacji, ten transport się już zamortyzował. Zamiarem Prezydenta było to aby część z tych środków, umowę znowelizować z MZK, żeby było 3% zysku na br., aby firma mogła starać się potem o kredyt na zakup taboru, żeby realizować uchwalony przez Radę 18 grudnia ubr. Plan Transportowy, który Prezydent i jego służby muszą wykonać. Wskazałem wyraźnie, że nie ma znaczącej zależności między spadkiem liczby osób płacących za bilety a ceną biletu. Wskazałem, że najwyższy spadek był w roku tym, w którym nie było podwyżki cen biletów. 1 stycznia wprowadzamy zmiany cen, to skutkuje w danym roku, a nie w roku przyszłym. Ludzie kupują bilety i jeżdżą w br., a nie w przyszłym. Mówię o faktach, które są takie, jakie są.

Grażyna Wojciechowska – czekam na odpowiedź na zadane przez mnie pytania.

Mirosław Rawa – dyr.Tomasik potwierdził informację, że ceny paliwa rzeczywiście spadały i miasto przekazywało wyższe środki do spółki, niż to wynika z kosztów jej działalności. Potwierdził, że te pieniądze muszą ponownie wrócić do budżetu miasta i wrócą kiedy spółka będzie miała jasność co do wyniku i zamkną rok 2013. Padła kwota ponad 1mln.zł., ale tak naprawdę nie wiadomo jaka dokładnie będzie to kwota. Moim zdaniem Rada Miasta z jakiś powodów, jest stawiana w niezręcznej sytuacji, bo dzisiaj musimy zdecydować, że podwyższamy ceny biletów, a za chwilę wrócą środki z MZK do budżetu miasta i będziemy decydować na co zostaną przeznaczone. Jestem zwolennikiem komunikacji miejskiej i uważam, że środki powinny wrócić do komunikacji miejskiej i tu się z dyr.Tomasikiem nie różnimy. Rozumiem, że to będzie pewne kiedy Prezydent przedstawi inicjatywę zmiany budżetu i te pieniądze będą wprowadzane do budżetu. Dla mnie jest czymś zrozumiałym i mówiłem to na sesji budżetowej, że budżet jest bardzo napięty i niedoszacowany. On jest taki z roku na rok, pewne płatności przekładamy, podejmujemy pewne działania, które są w ramach prawa możliwe robimy, żeby te budżety jakoś się zamykały. Z tego powodu rozumiem, że Prezydent chciałby żeby trochę więcej tych pieniędzy od mieszkańców Gorzowa Wlkp. do budżetu wpływało. Oczywiście jak pieniądze wpływają za bilety to mamy też większą możliwość wyregulowania wydatków z budżetu miasta. Im więcej pieniędzy wpływa do spółek i do miasta, tym bardziej można tym gospodarować. W moim przekonaniu Rada Miasta to nie jest Prezydent, rozumiem Prezydenta, że chce tych środków jak najwięcej, bo jest wtedy łatwiej, ale Rada Miasta powinna jednak reprezentować opinie takie jak słyszymy od mieszkańców Gorzowa Wlkp. Tutaj opinia jest dość jednoznaczna, nie mówię, że jakieś podwyżki bardzo uzasadnione nie mogą mieć miejsca, bo koszty rosną, ale jednak ten głos mieszkańców, że jest bardzo trudna sytuacja i nie powinniśmy łatwo podwyższać cen usług komunalnych ten głos jest bardzo mocno słyszalny. Rada powinna brać to pod uwagę. Rozsądnym rozwiązaniem jest niepodejmowanie dzisiaj uchwały o podwyżkach cen biletów. Jako Klub bardzo chętnie poprzemy poprawkę dotyczącą biletu za 5zł. 90-minutowego, bo ta poprawka jest też zgłaszana przez bardzo wielu mieszkańców Gorzowa Wlkp., ale z podwyżką cen biletów proponujemy wstrzymać się, aż będziemy mieli jasność jaka ilość środków wróci z MZK do budżetu miasta. I w tym momencie kiedy będziemy mieli jasność co do tych środków, możemy jak dyr.Tomasik proponował, przekazać je na komunikację miejską i zastanowić się wtedy czy jest potrzebna podwyżka cen biletów. Mieszkańcy w większości proszą o to, aby cen usług komunalnych nie podwyższać, a podwyższać ewentualnie w sytuacjach bardzo mocno uzasadnionych. Teraz robimy coś takiego, że z wyprzedzeniem, zanim będziemy mieli jasność co do sytuacji finansowej komunikacji miejskiej wprowadzamy podwyżki, bo chcemy więcej pieniędzy. Rozumiem Prezydenta, ale Rada nie powinna łatwo zgadzać się na takie podwyżki. W swoim imieniu i Klubu namawiam Radę, żeby poczekać, to nie

jest duża zwłoka i jeżeli wtedy ocena rzeczywistości będzie taka, że jakaś korekta cen biletów będzie konieczna, to trzeba będzie się zastanowić czy mają być podwyższone. Raczej zawsze byliśmy zwolennikami podwyższania cen biletów jednorazowych, ludzi sporadycznie korzystających z komunikacji niż tych gdzie korzystają całe rodziny, uczniowie, itd. Dyr.Tomasik mówi, że cena usługi nie ma wpływu na to czy jest ona bardziej dostępna, czy jest na nią więcej chętnych, czy nie. Moim zdaniem ma, większy lub mniejszy, ale ma. Oczywiście jeśli bylibyśmy już w takiej sytuacji, że z komunikacji miejskiej korzystają tylko ci co muszą, bo np. uczeń nie pojedzie samochodem do szkoły i musi skorzystać, wtedy niezależnie czy cena jest wyższa o 10, 20, czy 50 groszy to i tak ten bilet kupi, ale ciągle jesteśmy w sytuacji, że to nie jest jeszcze stan gdzie są tylko ci co muszą korzystać, bo ciągle liczba korzystających z komunikacji spada. Proszę zwrócić uwagę, że Rada Miasta przyjęła Plan Transportowy, który moim zdaniem nie ma jakiegoś ścisłego związku z decyzją o podwyżce cen biletów, przyjęła Plan Transportowy, który zakłada bardzo duże inwestycje w komunikacji miejskiej. W moim przekonaniu, przy zmniejszającej się liczbie klientów i rosnących kosztach to potężna inwestycja w komunikację będzie błędem. Powinniśmy raczej te środki wykorzystać do jak najbardziej miastotwórczych inwestycji jak: deptak na ul.Chrobrego, na ul.Mieszka I, będą to inwestycje nie tylko w komunikację ale przywracające jakby normalny status centrum miasta. Prezydent mówił, że tu jest pełna szczerłość ze strony Prezydenta Miasta. A czy Prezydent złożył wniosek do Ministerstwa, właśnie na tą inwestycję, o której wszyscy dyskutowaliśmy przyjmując Plan Transportowy? Czy jest wniosek w Ministerstwie dotyczący deptaka, torowiska, tej inwestycji, która jest w Planie Transportowym?

Grażyna Wojciechowska – jest to lekceważenie radnych, jest czas na zadawanie pytań i zadałam następujące pytania. Ile MZK zarobiło na zabranii przez Radę Miasta bezpłatnych przejazdów dla radnych? Spółka, rada nadzorcza, ile kosztuje jej funkcjonowanie poprzez nepotyzm, zatrudnianie emerytów, gdzie młodzi ludzie nie mają pracy? Ile płaci firma „śmieciowa” za dzierżawienie terenu w MZK? Była propozycja przeze mnie przedstawiona, że nasze miasto jest miastem ludzi ubogich zatrudnionych na umowy śmieciowe. Sprawdzałam przez ileś dni jak wygląda korzystanie z autobusów i tramwajów w Gorzowie Wlkp. Są to różne przekroje wiekowe, dużo jest emerytów, rencistów, młodzieży uczącej się. Wszędzie widać brak ludzi młodych, wykształconych w wieku produkcyjnym, którzy nam zostawiają eurosieroty. Zaproponowałam aby przez miesiąc czasu wszystkie samochody służbowe i prywatne, zostawić w garażach, jakie wtedy były by oszczędności. Wtedy wiemy jak czuje to mieszkaniac naszego miasta pasażer autobusu, Jak wytłumaczyć dzieciom, że mama Cię nie odprowadzi, bo nie ma pieniędzy na bilet. Czy wiecie ile kosztuje bochenek chleba najtańszego? 3,20zł. za bilet? Stańcie przed lustrem i zapytajcie siebie: co dałem od siebie, prywatnie, dla mieszkańców naszego miasta i dla miasta? Niech Wam lustro odpowie. Moim błędem jest to, że mam prawie doskonałą pamięć, że pamiętam te wszystkie lata co się działo, jak się działo, kto, co reprezentował. Boli mnie, że idziemy

do przodu, a dzieje się coraz gorzej. Coraz więcej pieniędzy z podatku nam odpada. Odpowiadamy, jesteście wybierani, ile obiecano ludziom w kampanii wyborczej, realizujcie to. Ślubowaliśmy wszyscy, pięknie, reprezentujemy społeczność naszego miasta, a nie siebie, bo jako Wojciechowska nic nie muszę, jestem wolnym człowiekiem. Ślubowałem, że będę realizować to i to realizuję. To nie są moje prywatne wymysły. Proszę nas o to mieszkańcy miasta.

Roman Maksymiak – Prezes MZK – jesteście spółką od 1 stycznia 2013r., a w dalszym ciągu się czuję jakbym był szefem zakładu budżetowego. Zmieniły się pewne zasady, obowiązuje nas kodeks spółek handlowych, jestem w stanie przekazać te wszystkie informacje, one nie stanowią tajemnicy. Szkoda, że wcześniej one nie padły, to przygotowałbym cały zestaw wszystkich interesujących Radę informacji. Rada dzisiaj jest w tej komfortowej sytuacji, że możecie zadać pytanie na każdy temat i oczekujecie precyzyjnej odpowiedzi. Rada nadzorcza spółki MZK liczy 3 osoby, zależało mi zawsze na tym, żeby to były osoby wybierane w ten sposób aby to był ekonomista, prawnik i człowiek, który merytorycznie zna się na komunikacji miejskiej. To jest rozsądne podejście przez właściciela, czyli wszystkie te elementy, które są istotne zostały spełnione. W radzie nadzorczej jest p.T.Jankowski, p.P.Mielcarek i ekonomista p.G.Golczak. Jaki jest koszt? Nie pamiętam jaki jest koszt rady nadzorczej, ale sądzę, że ok. kilkadziesiąt tysięcy złotych, te stawki nie są wysokie. Cały czas mówicie, że są środki do zwrócenia z tytułu mniejszej kwoty związanej z kosztem paliwa, ale gro środków to środki wypracowane przez spółkę, w ramach działalności dodatkowej. Jednym z tych elementów jest również, co poczytujemy sobie za sukces, jest podpisanie umowy z firmą TEW, uruchomienie przez tą firmę bazy na terenie MZK, z czego pozyskujemy znaczące środki finansowe. Kwota dodatkowych środków finansowych, nie mówię o przychodach, tylko o zysku z dodatkowej działalności, to ponad 900tys.zł. Jest to kwota bardzo znacząca, tam są reklamy, tam, jest działalność finansowa, ale również gro tej działalności to z uruchomienia firmy TEW, uruchomienia bazy tejże firmy, pracowników. Rodzi to określone skutki, bo są to dwie firmy na jednym terenie, ale są to też dodatkowe środki, które pozyskujemy, które w znaczący sposób pomniejszają rekompensatę. Możemy przedstawić informację skąd te środki pozyskujemy tylko trzeba nam wcześniej określić i one mogą być podane. Jeżeli byśmy nie zarabiali to nie powinienem być prezesem. Firma rozliczy się za sprawą audytu wewnętrznego, nie mylić z badaniem przez biegłego rewidenta sprawozdań finansowych, ale dalej będzie audyt zewnętrzny przez audytora wyłonionego, który zbada wszystkie koszty. Jeżeli koszty były przez firmę poniesione w nadmiernej wysokości, to zgodnie z rozporządzeniem unijnym, z ustawą, one podlegają zwrotowi. Rozliczymy się z tego co do złotówki. Dodatkowe środki zostały wypracowane przez firmę w ramach dodatkowej działalności. Zabrane ulgi radnym – to były jeszcze wpływy zakładu budżetowego i nikt się przecież nie krył z tym, że to nie przysporzy dochodów i to tak było uzasadniane, że to bardziej kwestia symbolu, jakiegoś gestu. Nikt nie spodziewał się, że z racji tego wzrosną jakiegokolwiek dochody MZK, bo one nie wzrosły.

Roman Sondej – na wstępie chciałbym wyrazić swoje prywatne zdanie, nie wyrażam zgody na pracę w takich warunkach. Po raz drugi spotykamy się, rozmawiamy o poważnych problemach, ostatnia sesja była sesją budżetową, zwołana w warunkach w jakich przyszło nam pracować, radni nie dali się przekonać do tego, żeby przełożyć głosowanie nad budżetem. Skutki tej decyzji potem można było przejrzeć w mediach, kiedy dziennikarze nie zostawili suchej nitki, na jakości pracy Rady Miasta Gorzowa Wlkp. Dzisiejsza sesja będzie kolejnym przykładem, gdzie Prezydent będzie walił jak w bęben wytykając radnym styl pracy, ale ja prywatnie się z tym stylem nie zgadzam jak Przewodniczący do tego dopuścił nich ponosi za to odpowiedzialność.

Jerzy Sobolewski – sesję zwołał Wiceprzewodniczący Rady – M.Rawa.

Roman Sondej – to się bijcie w piersi, zobaczcie, jakie warunki, zobaczcie w jakich warunkach pracujemy. Rozmawiamy dzisiaj o podwyżce cen biletów pasażerów korzystających z usług naszego przewoźnika, u podłoża tej dyskusji trzeba postawić wysokość kwoty, która w szacunkach jest przedmiotem dzisiejszej merytorycznej dyskusji. Z ostrożnych szacunków, bo zaraz Prezydent Sf.Sejwa będzie ripostował, a tak miało miejsce rok temu, kiedy rozmawialiśmy o spółce, a sięgnąłem do protokołu to odpowiedź jest taka: „nie jesteśmy w stanie oszacować prawdziwych skutków, bo nie wiemy jak zachowa się klient.” Więc z ostrożnych szacunków, które autorzy tej zmiany przygotowali wynika, że dzisiaj rozmawiamy o kwocie ok.600tys.zł. W trakcie posiedzenia Komisji Gospodarki i Rozwoju próbowaliśmy ustalić co się kryje za tą kwotą 600tys.zł. Z jednej strony jest jakiś harmonogram pracy nad budżetem, wszystkie wydatki po stronie miasta w tym harmonogramie powinny być ujęte, a z drugiej strony mija 2-tygodnie nowego roku i mamy sesję na wniosek Prezydenta i nagle trzeba szukać środków zwiększających wpływy budżetowe dla MZK. Moje pytanie jest chyba zasadne. Jeżeli w odpowiedzi Prezydent i dyr.Tomasik próbują nas przekonać do tego, że oprócz tego, że wykupujemy usługę i tę usługę MZK realizuje, to są również koszty, które ponosimy poza tą umową. Czy tych kosztów nie znaleźliśmy tworząc budżet? Czy one były znane? W takiej sytuacji trzeba sobie odpowiedzieć na jedno pytanie: albo Prezydent jako absolwent socjalistycznych szkół i ekonomii politycznej socjalizmu ma braki w ekonomicznym uzasadnieniu, albo z premedytacją manipuluje radnymi przygotowując budżet. Bardziej skłonny jestem uwierzyć w to drugie, bo co się zmieniło przez te 3 tygodnie? Przecież założenia tego ile miasto będzie musiało dołożyć z własnych pieniędzy do wykupionej usługi były znane na etapie tworzenia budżetu. To, co? Prezydent ukrywał założenia budżetowe? Poprawił sobie słupki? To jedyne uzasadnienie. Proszę zwrócić uwagę, że mamy taki diagram, który był podsumowaniem wystąpienia dyr.Tomasika i próbuje się demonizować nas radnych dzisiaj, tutaj na sesji mówiąc, że jeżeli dzisiaj tej uchwały nie zrobimy to plan leży. Kiedy z tych środków skorzystamy, po raz pierwszy? Do kiedy będziemy z tych środków korzystać, po raz ostatni? Rozumiem, że ten wkład miasta 61mln.zł. 5-6 lat, więc nie będziemy musieli tej kwoty znajdować w tegorocznym budżecie. Kolejna sprawa, w trakcie dyskusji tutaj też wybrzmiało, jak nie przegłosujemy tego projektu to będziemy musieli szukać środków w budżecie.

A co zrobił Prezydent, żeby te środki znaleźć, kiedy przygotowywał budżet? Porównałem budżet uchwalony Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry na 2014r. Płace urzędników w Zielonej Górze są ponad 3mln.zł. niższe niż w Gorzowie Wlkp. To może czas zacząć wymagać pewnych rzeczy od służby Prezydenta? Jeżeli Prezydent pewnych rzeczy nie potrafi zrobić, to może trzeba decyzją Rady te środki przesunąć? 600tys.zł. nie zrujnuje budżetu płacowego Urzędu, natomiast być może spowoduje lepszą jakość pracy podległych Prezydentowi służb. Proszę zwrócić uwagę, że już w trakcie dyskusji na Komisji pojawiły się też inne sugestie będące efektem dyskusji z dyr.Tomasikiem. Z tych wykresów, które były prezentowane można było się przekonać, że jest jakieś odbicie pokazujące związek spadku liczby pasażerów w stosunku do zakupywanych samochodów. Parę lat temu inwestowaliśmy w Strefę Parkowania, może nie tyle inwestowaliśmy ile uruchomiliśmy Strefę, decydując się na to, że podmiot, który będzie instalował będzie czerpał zyski, ale w tej chwili Strefa jest już źródłem dochodów miasta. Jeżeli więc jest źródłem dochodów miasta i liczba samochodów rośnie to trzeba zwrócić uwagę na jeden argument uwagę, proekologiczny rozwój miasta, to powinno nam zależeć na ograniczeniu liczby samochodów. Jeżeli mamy ograniczyć liczbę samochodów to mamy zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej. Aby to było możliwe to musi być jakiś związek pomiędzy funkcjonowaniem i pobieraniem opłat ze Strefy Płatnego Parkowania i komunikacją miejską, a tego związku dzisiaj nie ma. Pierwszym dobrym krokiem byłoby znalezienie tych 600tys.zł. z dochodu z Strefie Płatnego Parkowania, byłby wyraźny gest. Dyr.Tomasik kiwa głową, że nie, wiem dlaczego. Bo budżet jest tak skonstruowany, że teraz w tym momencie już tych pieniędzy nie da się zrobić, ale czy ktoś o tym pomyślał wcześniej. Nie pomyślał, a znów decyzja spada na Radę. W trakcie dyskusji okazało się, że jest szansa na zwrot środków, które wynikają z tak podpisanej umowy za realizację usługi z MZK i będą to środki dość znaczne. Ale proszę zwrócić uwagę, że te środki nie tworzą zysku MZK, czyli bezdyskusyjnie do miasta muszą wrócić. Jeżeli one muszą do miasta wrócić, to nawet, jeżeli z opóźnieniem 2-miesięcznym podejmiemy decyzję o nowych przesunięciach środków, to jestem bardziej skłonny rozważać rozwiązanie takie, że z tych środków, które MZK zwróci do budżetu zrekompensujemy ceny tej podwyżki biletów niż sięgniemy znowu do kieszeni mieszkańców. To jest racjonalne rozwiązanie, nie boję się argumentu tego typu, że trzeba będzie uruchomić ponowną procedurę opiniowania ze związkami zawodowymi, bo jaką mamy opinię w tej chwili. Dwa związki, z tego dwa związki działające w MZK, wydają opinię negatywną to nie zależy im na swoich miejscach pracy i swoich płacach? Widzą szerszy interes mieszkańców Gorzowa Wlkp. Jeżeli opinia jest negatywna i wskazują, że trzeba podjąć inne rozwiązania, zaproponować inne możliwości sięgnięcia po ulgi, to trzeba, to zrobić, a nie z uporem brnąć w obszar zatwierdzenia tej uchwały. W związku z powyższym w imieniu Klubu Radnych PiS chciałbym zgłosić wniosek abyśmy dzisiaj zakończyli dyskusję nad projektem uchwały, odłożyli ją do momentu kiedy będziemy mieli sprawozdanie MZK z wykonania budżetu, kiedy MZK funkcjonowało jako

spółka w pierwszym roku budżetowym. Bez tego nie wyobrażam sobie, że będziemy rozmawiali w sposób jednolity, całościowy o kondycji komunikacji, bo dyskusja rozdzielona nie ma sensu. Powinniśmy poznać sprawozdanie z wykonania budżetu i działalności spółki za pierwszy rok jej działalności, zanim podejmiemy jakiegokolwiek dalsze kroki. Odwrócenie tych relacji jest postawieniem zasad ekonomii na głowie. Zachęcam Radę, aby ten wniosek poprzeć.

Stefan Sejwa – chciałbym odwołać się do kilku zapytań czy uwag radnych, które wymagają pewnego ustosunkowania się w kwestii poruszanej. Nie możemy działać w ten sposób, że występują pewne aspekty dowolności równych zachowań, z pominięciem przepisów, pominięciem pewnego prawa obowiązującego. Radnych M.Rawa poruszył kwestię rozliczeń związanych z zaliczkami płaconymi w formule rekompensaty dla MZK w 2013r., nie jest to kwestia taka, że możemy sobie założyć sytuację taką, że w dowolnym czasie, w dowolnej sytuacji te rekompensaty rozliczamy, że one są w określonym terminie sugerowanym zwracane. Jest to niemożliwe, występują pewne przepisy, które usztywniają ten proces i powodują, że gdybyśmy chcieli sytuację zaliczek wypłaconych w 2013r. rozliczyć wcześniej to łamiemy prawo związane z tym, że obowiązuje audyt, obowiązują pewne procedury. Kwestię tę poruszał również po części radny R.Sondej, a mianowicie wg. przepisów w tym zakresie i zawartych umów wynika, że gdybyśmy chcieli te zaliczki rozliczać to możliwości legislacyjne tworzenia nowego projektu uchwały sięgnęłyby III kwartału 2014r., czyli to co planujemy na 2014r. byłoby po części niemożliwe. Oczywiście możemy nie przyjąć uchwały, możemy przerzucić jej realizację na dalszy okres w sensie kolejnego kwartału, ale zawarliśmy stosowną umowę jako miasto i organizator transportu w mieście, z przewoźnikiem, czyli spółką MZK i z tej umowy wynikają określone treści. Nie jest tak, że ta umowa może być zmieniana, uzupełniana w dowolnym czasie i zakresie. Wymaga od nas pewnych stosownych działań i zachowań. Jeśli chodzi o to, że nie dostalibyśmy tych 600tys.zł. w 2014r. z tytułu planowanych podwyżek to zabraknie środków na określoną jakość i zakres realizacji przewozu pasażerów w Gorzowie Wlkp. Ale jeżeli nie zrobimy tego również to szacunkowo zabraknie nam ok.1mln.zł. w stosunku do tych poprawek, które proponuje Rada Miasta do wywiązania się w ogóle z zakresu tych ustalonych porozumień, jeżeli chodzi o MZK, czyli nie zyskamy, a jeszcze stracimy ok.1mln.zł. jest to kwestia bardzo istotna i oznacza to, a nie chce tu mówić o przyczynach sprawczych, które powodują dlaczego z taką inicjatywą uchwały występujemy, ale co to powoduje w sensie skutków. Jeżeli przesuniemy projekt uchwały, czy nie przyjmujemy go, to wówczas musimy ograniczyć linie i częstotliwość funkcjonowania przewozów na poszczególnych liniach. Jest to krok, który niestety musimy wykonać, żeby sprostać tej inżynierii i możliwości finansowych w tym zakresie. Nie wiem czy mieszkańcy będą zadowoleni z tego, że będą mogli kupić bilet miesięczny o złotówkę czy 2zł. taniej, ale będą musieli czekać na autobus czy tramwaj, zamiast 10-15min. Będą czekać 20-30min. Jest to na pewno kwestia bardzo istotna. Również mimo tych uwag i znaków zapytania dotyczących tego, że Plan Transportowy nijak się ma do

kwestii planowanych podwyżek. Otóż, on się ma, bo jest związany z tym, że przyjęliśmy do realizacji Plan Transportowy, który w wielu swoich aspektach dotyczy również kwestii związanej z kondycją funkcjonowania i zawartych umów, jeżeli chodzi o miasto, a spółkę MZK. Chciałbym zwrócić uwagę, że takimi działaniami, próbowałem to artykułować na Komisji, zaczynamy podważać sens przyjętego Planu Transportowego, bo jeżeli mamy taką sytuację w Gorzowie Wlkp., że mamy transport mieszany – tramwajowy i autobusowy, on jest bardzo kosztownie nieopłacalny w sensie nakładów finansowych, w prezentacji było przedstawione w ilu miastach w Polsce jest transport mieszany, okazuje się, że mieszany jest zdecydowanie droższy. Tłumaczyłem, że ponad 12zł. kosztuje wozokilometr tramwajowy, a ponad 6zł. kosztuje wozokilometr autobusowy, w związku z tym mamy drogi transport. Nie jesteśmy porównywalni do Zielonej Góry, nie można tych miejscowości porównywać w kosztach, nakładach i skutkach działań finansowych, o których mówimy. Przy transporcie tramwajowym jesteśmy skazani na to, że zawsze będzie problem w Gorzowie Wlkp. drogiego transportu komunikacji miejskiej. Nawet plan transportowy zachowując podsystem tramwajowy, nie rozwiąże tego problemu choćbyśmy nie wiem ile wpompowali w realizację tego Planu, środków finansowych w skali 406mln.zł. z tym udziałem własnym miasta. Wszyscy radni przyjęli Plan Transportowy z podsystemem tramwajowym, czyli zgodziliście się na to, że koszt funkcjonowania transportu w Gorzowie Wlkp. musi być droższy, bo ten tramwaj więcej kosztuje. Jest dużo droższy jak w Zielonej Górze, czy innych miejscowościach, które dysponują tylko autobusami. Chciałbym zwrócić uwagę, co przedstawiał wprawdzie dyr.Tomasik, ale nikt się do tego nie odniósł w czasie dyskusji i to może niepokoić. Starzeje się społeczeństwo miasta Gorzowa Wlkp., to jest trend ogólnoswiatowy, ogólnopolski. Jeżeli mamy taką sytuację, że w przysłowiowym 100-osobowym, w sensie pasażerów, w autobusie mamy 30-kilka procent tych, którzy kupują bilety normalne, za 2,90zł., które w tej chwili obowiązują, czy za 3,20zł., które proponujemy wprowadzić w życie. To wszyscy inni jeżdżą albo na gapę kilka osób, albo za darmo, największa część jeżdżących, ponad 70 lat mających i innych, którzy mają ulgi z różnych przywilejów, czyli 30-parę procent utrzymuje tych, którzy są zwolnieni, mają ulgi, albo którzy jeszcze próbują jeździć na gapę. To również trzeba mieć na uwadze. Powinniśmy wprowadzić jedną prostą zasadę: likwidujemy wszystkie ulgi jakie tylko występują, poza tymi, które ustawowo są przewidziane ustaw parlamentarnych, natomiast te wszystkie inne doraźne są tymi, które wymuszają określone koszty, że musimy z budżetu miasta ten transport dotować i to w bardzo dużej skali. Jeżeli z biletów uzyskujemy ponad 18mln.zł., a musimy dotować ponad 20mln.zł. to proszę zamienić tę kwotę właśnie na chodniki, ulice i szereg innych działań, które w tym zakresie mają miejsce. Dlatego też nie jest to takie oczywiste i nie jest to z naszej strony chęć zamachu na kondycję przeciętnego mieszkańca, albo posługiwanie się tylko możliwościami mieszkańców w sensie zobowiązań budżetowych jakie występują w stosunku do spółki, z którą mamy zawartą umowę. W budżecie miasta nie ma środków finansowych, które mogłyby rekompensować ten

problem braku środków, które chcemy uzyskać w tej chwili z podwyżki cen biletów. Budżet miasta w sensie dochodów i wydatków jest tak skonstruowany, że nie ma możliwości finansowych żeby zmienić, czy zmodyfikować ten stan rzeczy. Nie ukrywaliśmy i na różnych spotkaniach mówiliśmy, że problemem, który się pojawia i coraz wyraźniej będzie się zarysowywał, będzie problem polegający na tym, że musimy uporać się z wkładem własnym do projektów unijnych do inwestycji zintegrowanych terytorialnych, które będziemy już konstruować praktycznie w sensie projektowym od tego roku, a które realizacyjnie będą podejmowane już w 2015r. Mając problem z wkładem własnym, mając zapinanie się na sztywno w sensie dochodów i wydatków budżetu nie możemy wygenerować dodatkowych środków, które moglibyśmy przeznaczyć na koszty związane z funkcjonowaniem przewoźnika jakim jest spółka MZK. W związku z tym żeby Rada przyjęła nasze rozumowanie i naszą argumentację to zwrócę uwagę jeszcze na rzecz, o której się nie mówi, ale ona ma miejsce, przecież poza godzinami szczytu w Gorzowie Wlkp. przewozimy w autobusach i tramwajach powietrze, a Ci którzy w godzinach szczytu jeżdżą, jeżdżą na biletach miesięcznych, ulgowych i na normalnych do pracy i do szkół. Bilety miesięczne podwyższamy bardzo minimalnie, podwyższamy w skali proponowanej o 4zł. i 2zł., ale w skali miesiąca jest to obciążenie dla rodziny związane z koniecznością zakupu biletu, nie takie duże jak tutaj próbują w wypowiedziach zarysować niektórzy radni. Jeżeli nie będzie zgody Rady na przyjęcie tego projektu uchwały to moja odpowiedź jest jednoznaczna, sytuacja zmusi nas do tego, że musimy podjąć działania związane z tym, że będziemy ograniczać linie i częstotliwość linii tramwajowych i autobusowych, a jednocześnie odbije się to też pewnym rykoszetem, na rozpoczętych działaniach związanych z wdrażaniem w życie Planu Transportowego. Proszę zastanowić się nad tym i te propozycje naszych rozwiązań w projekcie uchwały zaakceptować i przyjąć je go realizacji.

Jerzy Sobolewski – ogłasza 10min. przerwy.

Robert Surowiec – na posiedzeniu Komisji Klub Radnych PO złożył wniosek o to żeby w Gorzowie Wlkp. wprowadzić bilety czasowe. Miałoby to wyglądać w taki sposób, że w Gorzowie Wlkp. 5,00zł. kosztowałby bilet 90 minutowy. Uważamy, że jest to dobra sprawa i o tyle ucziwa dla wielu mieszkańców, że linia połączeń komunikacyjnych w Gorzowie Wlkp. wygląda w ten sposób, że czasami z jednego końca miasta na drugi można przejechać bezpośrednio. Wtedy, jeśli ktoś jedzie i kupuje bilet jednorazowy płaci dziś 2,90zł., natomiast czasem trzeba się przesiąść raz, a czasem dwa i podobną odległość przebyć za prawie 10,00zł. To wydaje się dość racjonalne, ale usłyszeliśmy też na Komisji, że to wiąże się z pewnymi zagrożeniami i wymaga pewnych wyliczeń. Nie chcę dziś jak Rejtan walczyć o wprowadzenie tej poprawki. Uznajemy jako PO, że ta poprawka jest słuszna, że zasada jest słuszna. Usłyszeliśmy też w przerwie, że potrzeba ok.2 miesięcy na to, żeby dokładnie wyliczyć koszty, ale też możemy podyskutować o innych biletach czasowych, bo w wielu miastach działa bilet tzw.krótki, czyli 2-3 przystanki np. za 1,00zł., czyli jest to alternatywa dla tych osób, które dziś idą pieszo i nie chcą siadać i nie chcą

płacić 3,00zł. za bilet. W związku z tym przychylam się w tej części do wniosku PiS-u i składam wniosek formalny o zwrócenie projektu uchwały do Prezydenta Miasta, tylko z innym uzasadnieniem, chciałbym aby dać Prezydentowi i Radzie Miasta czas, żebyśmy w ciągu najbliższych 2 miesięcy wypracowali system biletów czasowych. Wtedy spokojnie, z pewnymi wyliczeniami będę mógł stanąć tu i podziękować, że wspólnie, razem taki system przyjmimy Stąd wniosek formalny o odesłanie tego projektu uchwały do Prezydenta.

Roman Sondej – wobec propozycji zgłoszonej przez Klub Radnych PO nasz wniosek wycofujemy. Uznamy, że jeśli dyskusja będzie pokrywała się w czasie z tymi założeniami to jest on bezzasadny, natomiast jeżeli okaże się, że będzie brakować tych informacji to będziemy dopytywać. W tej chwili możemy ten wniosek wycofać.

W głosowaniu jawnym za przyjęciem wniosku zgłoszonego przez radnego R.Surowca w imieniu Klubu Radnych PO o odesłanie projektu uchwały do Komisji z jednoczesnym opracowaniem przez Prezydenta Miasta systemu biletów czasowych, głosowało 16 radnych, przy 7 głosach przeciwnych i 2 wstrzymujących się.

Ad.3 Zakończenie obrad.

W związku z wyczerpaniem porządku obrad Przewodniczący Rady Miasta – Jerzy Sobolewski zamyka obrady LXI sesji Rady Miasta, dziękując zebrany radnym i gościom zaproszonym za udział.

Sesję zakończono o godz.16⁴⁵

Przewodniczący Rady Miasta

(-)

Jerzy Sobolewski

Protokołowała

M.Matuszek