

PROTOKÓŁ NR IV/19
z IV Sesji Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego,
która odbyła się w siedzibie Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim,
ul. Pasaż Karola Rudowskiego 10
w dniu 30 stycznia 2019 roku w godz. 9.00 - 13.15

Punkt 1

Otwarcie sesji i stwierdzenie prawomocności obrad.

Pan Marian Błaszczyński Przewodniczący Rady Miasta otworzył IV Sesję Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego. Przewodniczący stwierdził w chwili rozpoczęcia, że w Sesji uczestniczy 23 radnych, co wobec ustawowej liczby 23 radnych stanowi quorum, przy którym Rada Miasta może obradować i podejmować prawomocne uchwały.

Radni obecni na IV Sesji Rady Miasta:

1. Błaszczyński Marian
2. Cecotka Dariusz
3. Czajka Rafał
4. Czarczyk Michał
5. Czechowska Krystyna
6. Czubala Urszula
7. Czyżyński Konrad
8. Dajcz Sławomir
9. Dziemdziora Jan
10. Gajda Piotr
11. Janik Łukasz
12. Kaźmierczak Lech
13. Madej Halina
14. Olejnik Wiesława
15. Pencina Ludomir
16. Pęcina Bogumił
17. Piekarski Andrzej
18. Stachaczyk Sergiusz
19. Staszek Mariusz
20. Tera Monika
21. Wężyk-Głowacka Marlena
22. Więclawska Sylwia
23. Wójcik Jadwiga

Lista obecności stanowi załącznik do protokołu.

Przewodniczący Rady Miasta Marian Błaszczyński powitał Prezydenta Miasta wraz z pracownikami, Radnych i wszystkich przybyłych gości.



Przewodniczący Rady Miasta Marian Błaszczyszński ogłosił minutę ciszy dla uczczenia tragicznie zmarłego Prezydenta Gdańska ś.p. Pawła Adamowicza.

Punkt 2

Przyjęcie zmian do porządku obrad.

Proponowany porządek obrad:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie prawomocności obrad.
2. Przyjęcie protokołu z III Sesji Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.
3. Przyjęcie zmian do porządku obrad.
4. Prezentacja dotycząca restrukturyzacji ciepłownictwa w Piotrkowie Trybunalskim.
5. Podjęcie uchwał w sprawie:
 - 5.1. zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Piotrkowa Trybunalskiego;
 - 5.2. zmiany budżetu miasta na 2019 rok;
 - 5.3. przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028 (zał. w wersji elektronicznej);
 - 5.4. ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim **wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta;**
 - 5.5. zmiany uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków;
 - 5.6. powierzenia Spółce z o. o. Piotrkowskie Wodociągi i Kanalizacja wykonywania zadania własnego gminy z zakresu świadczenia usług bieżącego utrzymania kanalizacji deszczowej na terenie miasta Piotrkowa Trybunalskiego;
 - 5.7. wyrażenia zgody na sprzedaż niezabudowanej nieruchomości położonej w Piotrkowie Trybunalskim przy ul. Regatowej;
 - 5.8. aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Piotrkowa Trybunalskiego;
 - 5.9. przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Koralowej w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.10. przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Podole i Małopolskiej w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.11. przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulic: Przemysłowej, Lotniczej, Eryka i Krakowskie Przedmieście w Piotrkowie Trybunalskim;



- 5.12. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulicy Wierzejskiej – „Strzelnica” w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.13. przyjęcia Regulaminu Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych na terenie Miasta Piotrkowa Trybunalskiego;
- 5.14. zamiaru likwidacji liceów profilowanych, techników uzupełniających, policealnych szkół zawodowych dla których organem prowadzącym jest Miasto Piotrków Trybunalski;
- 5.15. zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 2 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.16. zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 3 im. Szarych Szeregów w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.17. zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 5 im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.18. zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 8 im. Emilii Plater w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.19. zamiaru zmiany siedziby, likwidacji innej lokalizacji prowadzenia zajęć dydaktycznych, wychowawczych i opiekuńczych oraz zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 10 im. Mikołaja Reja w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.20. zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 11 im. Henryka Sienkiewicza w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.21. zamiaru zmiany adresu siedziby i ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 12 im. Kornela Makuszyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.22. zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 13 im. Trybunału Koronnego w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.23. zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 16 im. Polskich Olimpijczyków w Piotrkowie Trybunalskim;
- 5.24. wyboru przedstawicieli do Komisji Stypendialnej powołanej przez Prezydenta Miasta do kwalifikowania wniosków o przyznanie stypendiów w zakresie twórczości artystycznej i upowszechnienia kultury oraz ich wysokości.
6. Raport z wykonania Programu Ochrony Środowiska dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 za rok 2017 i 2018.
7. Sprawozdanie Prezydenta Miasta na prawach Powiatu Piotrkowa Trybunalskiego z działalności Komisji Bezpieczeństwa i Porządku w Piotrkowie Trybunalskim za 2018 rok.
8. Informacja z działalności Prezydenta Miasta między sesjami.
9. Informacja Przewodniczącego Rady Miasta dotycząca interpelacji i zapytań, które wpłynęły od dnia 19 grudnia 2018 r. do dnia 29 stycznia 2019 r.
10. Sprawy różne.
11. Zamknięcie obrad IV Sesji Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Przewodniczący Marian Błaszczyszki wprowadził następujące autopoprawki:

- 5.1 Podjęcie uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Piotrkowa Trybunalskiego **wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta.**



5.2 Podjęcie uchwały w sprawie zmiany budżetu miasta na 2019 r. **wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta.**

Zdjął z porządku obrad punkt 5.7 Podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż niezabudowanej nieruchomości położonej w Piotrkowie Trybunalskim przy ul. Regatowej.

Porządek obrad wraz z autopoprawką:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie prawomocności obrad.
2. Przyjęcie zmian do porządku obrad.
3. Przyjęcie protokołu z III Sesji Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.
4. Prezentacja dotycząca restrukturyzacji ciepłownictwa w Piotrkowie Trybunalskim.
5. Podjęcie uchwał w sprawie:
 - 5.1 zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Piotrkowa Trybunalskiego **wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta;**
 - 5.2 zmiany budżetu miasta na 2019 rok **wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta;**
 - 5.3 przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028 (zał. w wersji elektronicznej);
 - 5.4 ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta;
 - 5.5 zmiany uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków;
 - 5.6 powierzenia Spółce z o. o. Piotrkowskie Wodociągi i Kanalizacja wykonywania zadania własnego gminy z zakresu świadczenia usług bieżącego utrzymania kanalizacji deszczowej na terenie miasta Piotrkowa Trybunalskiego;
 - 5.7 aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Piotrkowa Trybunalskiego;
 - 5.8 przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Koralowej w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.9 przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Podole i Małopolskiej w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.10 przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulic: Przemysłowej, Lotniczej, Eryka i Krakowskie Przedmieście w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.11 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulicy Wierzejskiej – „Strzelnica” w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.12 przyjęcia Regulaminu Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych na terenie Miasta Piotrkowa Trybunalskiego;



- 5.13 zamiaru likwidacji liceów profilowanych, techników uzupełniających, policealnych szkół zawodowych dla których organem prowadzącym jest Miasto Piotrków Trybunalski;
 - 5.14 zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 2 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.15 zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 3 im. Szarych Szeregów w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.16 zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 5 im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.17 zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 8 im. Emilii Plater w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.18 zamiaru zmiany siedziby, likwidacji innej lokalizacji prowadzenia zajęć dydaktycznych, wychowawczych i opiekuńczych oraz zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 10 im. Mikołaja Reja w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.19 zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 11 im. Henryka Sienkiewicza w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.20 zamiaru zmiany adresu siedziby i ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 12 im. Kornela Makuszyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.21 zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 13 im. Trybunału Koronnego w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.22 zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 16 im. Polskich Olimpijczyków w Piotrkowie Trybunalskim;
 - 5.23 wyboru przedstawicieli do Komisji Stypendialnej powołanej przez Prezydenta Miasta do kwalifikowania wniosków o przyznanie stypendiów w zakresie twórczości artystycznej i upowszechnienia kultury oraz ich wysokości.
- 6 Raport z wykonania Programu Ochrony Środowiska dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 za rok 2017 i 2018.
 - 7 Sprawozdanie Prezydenta Miasta na prawach Powiatu Piotrkowa Trybunalskiego z działalności Komisji Bezpieczeństwa i Porządku w Piotrkowie Trybunalskim za 2018 rok.
 - 8 Informacja z działalności Prezydenta Miasta między sesjami.
 - 9 Informacja Przewodniczącego Rady Miasta dotycząca interpelacji i zapytań, które wpłynęły od dnia 19 grudnia 2018 r. do dnia 29 stycznia 2019 r.
 - 10 Sprawy różne.
 - 11 Zamknięcie obrad IV Sesji Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

W wyniku przeprowadzonego głosowania (19-0-3) Rada Miasta przyjęła porządek obrad wraz z autopoprawkami.

Punkt 3

Przyjęcie protokołu z III Sesji Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Przewodniczący Marian Błaszczński zapytał, czy radni mają uwagi do protokołu z III Sesji Rady Miasta, która odbyła się w dniu 19 grudnia 2018 r.



Wobec braku uwag protokół został przyjęty.

Punkt 4

Prezentacja dotycząca restrukturyzacji ciepłownictwa w Piotrkowie Trybunalskim.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Podpisaliśmy umowę z firmą AUDYTEL, która została zobowiązana do wykonania pewnych prac związanych z systemem ciepłowniczym w Piotrkowie Trybunalskim, mianowicie do wykonania analizy ciepła i analizy techniczno-ekonomicznej istniejącego systemu ciepłowniczego w celu wypracowania dla nas rekomendacji kierunku modernizacji systemu ciepłowniczego w Piotrkowie. Ta analiza składa się z trzech etapów. Etap I - analiza wstępna, której produktem powinno być wypracowanie dla nas kierunku modernizacji systemu ciepłowniczego w mieście i dalsze etapy z tym związane, opracowanie studium wykonalności dla wybranego wariantu, jak i raport z wyceny aktywów ciepłownicznych. Firma jest w trakcie wykonywania tych prac. Etap pierwszy został zakończony. Etap drugi - studium wykonalności zostało nam przesłane. Poproszę o przedstawienie wyników tych prac przedstawicieli firmy AUDYTEL panów mgr inż. Michała Sikorę i mgr inż. Marcina Raclawa. Na pytania będzie również odpowiadał, w zakresie wykonywanych przez siebie prac, mgr inż. Andrzej Zajdel, który jest przedstawicielem firmy ENERGOROZWÓJ, która w porozumieniu z firmą AUDYTEL wykonywała dla nas te analizy. Jest dzisiaj z nami także pan dr inż. Maciej Chorzelski z Politechniki Warszawskiej.

Pan Michał Sikora, przedstawiciel firmy AUDYTEL, przedstawił prezentację dotyczącą restrukturyzacji ciepłownictwa w Piotrkowa Trybunalskiego.

Pan Piotr Gajda zapytał, czy firma AUDYTEL jednoznacznie wskazuje do przyjęcia wariant III

Pan Andrzej Zajdel przedstawiciel firmy AUDYTEL: Przedstawiliśmy kilka wariantów, a to jaki będzie przyjęty zależy od władz miasta. My sugerujemy wariant gazowy.

Pan Piotr Gajda: Jakie szacujecie Państwo zapotrzebowanie gazu w m³ do ogrzania Piotrkowa? Jaką są linie przesyłowe gazu w Piotrkowie i jaka jest wydajność tych linii ?

Pan Andrzej Zajdel: Zapotrzebowanie - 50 mln m³ gazu. Są dwie linie, wydajność - na pewno 100 mln m³ gazu. Odpowiedzi z PGNiG są w materiałach pozostawionych dla miasta.

Pan Piotr Gajda: Czy rozważaliście Państwo alternatywę w postaci spalarni śmieci?

Pan Andrzej Zajdel: Tak, braliśmy. Jeżeli pomyślimy sobie o źródle, w którym paliwem mają być śmieci to musimy mieć świadomość, że żeby zaopatrzyć miasto Piotrków Trybunalski w śmieci to musielibyśmy mieć śmieci z Warszawy, tych śmieci powinno być 20 razy więcej niż jest w Piotrkowie. Można by było pomyśleć o spalarni śmieci, która zutylizuje wszystkie piotrkowskie śmieci ale tym ciepłem moglibyśmy zaopatrzyć 5 szkół w Piotrkowie. W związku z tym, temat śmieci jest tematem o tym jak je utylizować, a nie jak zagospodarowywać je energetycznie.

Pan Konrad Czyżyński zapytał, czy firma brała pod uwagę źródła odnawialne.

Pan Andrzej Zajdel: Tak, braliśmy. Rozumiem, że jednym z takich źródeł byłyby odpady. Natomiast źródła geotermalne jest to mit, który krąży wśród ludzi. Wyobraźmy sobie, że pod powierzchnią ziemi około 3 kilometrów wszędzie w Polsce mamy zasoby gorącej wody. Gdybyśmy szukali gdzieś pod Piotrkowem źródła to byśmy je znaleźli. Na głębokości około 3 kilometrów mielibyśmy wodę o temperaturze 70° C. Kilometr odwiertów kosztuje 5 mln zł, żeby zrobić rozpoznanie gdzie są te zasoby wody geotermalnej trzeba zrobić kilka takich odwiertów. Geotermia tak funkcjonuje, że muszą być dwa odwierty, jeden jest wydobywczy, a drugi załadowczy. Później musimy zrobić co najmniej dwa dublety, czyli kolejne 4 odwierty, czyli w sumie mamy 7 odwiertów. Wydaliśmy na to 35 mln zł, a w wyniku tego mamy informację taką, że wydajność tych odwiertów jest za mała. Mamy wodę o temperaturze 70°C. Gdyby to były wody zdemineralizowane to by się okazało, że możemy je wykorzystać od razu, gdyby się okazało, że one są bardzo zmineralizowane to trzeba by było co 5 lat wymieniać te instalacje. Ale powiedzmy, że mamy te wody termalne, one by wystarczyły nam na to, żeby podgrzać wodę, a gdybyśmy chcieli ogrzać mieszkania musielibyśmy wybudować kotłownię. W gruncie rzeczy geotermia nie załatwiłaby nam sprawy do końca. Wydalibyśmy dużo pieniędzy aby zainstalować tą geotermie ale w gruncie rzeczy korzystalibyśmy z dotychczasowych źródeł. Następną sprawą jest to gdzie usytuwalibyśmy tą geotermie, bo gdyby się okazało, że to jest kilka kilometrów od centrum to wtedy do tego systemu ciepłowniczego musielibyśmy poprowadzić parokilometrowy rurociąg, który kosztowałby kolejne kilka mln zł. A ceny ciepła nie byłyby 70 zł tylko 80-90 zł ze względu na splatę geotermii.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Pan teraz mówi o geotermii, że to jedno wielkie zło, a inne miasta korzystają z tej formy. Wiemy, że Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przeznacza na ten rok i na kolejne lata duże pieniądze właśnie na te odwierty. Więc nie do końca się z Panem zgadzę, że jest to nieopłacalne.

Pan Andrzej Zajdel: Niech Pani sobie wyobrazi, że budujemy w Piotrkowie geotermię na 100 MW, 10 MW geotermii kosztuje 20 mln zł. Czyli robimy instalację za 200 mln zł, żeby serwisować tą instalację trzeba mieć rocznie 10 mln zł. My teraz mówimy o inwestycji w gaz o wartości 50 mln zł, czyli 5 lat serwisowych geotermii.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Czy nakłady inwestycyjne, które Państwo tutaj przedstawiliście w wariantcie III to są wszystkie koszty? Czy państwo wzięli również pod uwagę rury, które są w Piotrkowie bo wiemy, że one nie są w najlepszym stanie.

Pan Andrzej Zajdel: Tam gdzie rura się zepsuje trzeba ją wymienić. Ta inwestycja, którą będziemy realizować to nie jest inwestycja w sieć tylko w źródło.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka zapytała, czy będzie robiona analiza odnośnie wymiany rur.

Pan Andrzej Zajdel: System rurociągów piotrkowskich już w części jest zmodernizowany, w 30-40% jest nowoczesna termoizolacja. Natomiast pozostałe części będą wymieniane sukcesywnie. Nikt na świecie nie wymienia jednocześnie całej instalacji, bo to są za duże pieniądze. To jest zupełnie inny zakres przedsięwzięcia.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Kiedy taka inwestycja byłaby zrealizowana? Czy można skorzystać z jakiegoś źródła dofinansowania? Czy wariant III spowoduje wzrost kosztów dla mieszkańców?

Pan Michał Sikora, przedstawiciel firmy AUDYTEL: Zakres przedsięwzięcia jakie teraz rozpatrujemy to jest ocena systemu ciepłowniczego plus wycena źródeł. Ponieważ, źródła są problemem, w wierszu pierwszym są podane koszty na źródła. Druga sprawa jest taka, że w modelu finansowym, który przyjęliśmy zostaną uwzględnione kwestie dofinansowań. Zwróćcie Państwo uwagę na to w jakim punkcie na osi czasu możliwości pozyskania dofinansowań się znajdujemy, w roku 2019 przed zakończeniem perspektywy 2013-2020, a przed rozpoczęciem perspektywy 2021-2025. Wskażemy Państwu wysokość kosztów, która musiałaby być poniesiona i w ramach dofinansowania pozyskana na każdy z tych wariantów. Nie możemy wskazać konkretnego źródła finansowania dlatego, że żadne nie jest pewne. My wskażemy możliwości, ale do Państwa w przyszłości będzie należało wybranie konkretnego źródła finansowania. Inwestycja w wysoko sprawnie przetwarzany gaz na pewno jest inwestycją zgodną z kierunkami działania pakietu energetycznego- klimatycznego UE. Nie jest to inwestycja w węgiel, ani nie jest to inwestycja w odnawialne źródła energii, ponieważ byłoby to kosztowo przestrzelone. Mam tutaj na myśli stosunek nakładów inwestycyjnych do kosztu końcowego ciepła. Dlatego wskazujemy coś co jest dla nas wariantem optymalnym, to dajemy Państwu pod rozważenie, pokazując koszt ciepła dla mieszkańca. Koszt końcowy jest podany w wierszu 11. Przy każdym wariantcie węglowym koszt ciepła byłby wyższy niż dla gazu. Nie bierzemy pod uwagę tego co jest obecnie, bo po 2022 roku zakład nie mógłby istnieć bez modernizacji. Nawet jeżeli nie wybiorą Państwo żadnego z wariantów to i tak w źródłach będzie trzeba przeprowadzić działania modernizacyjne, żeby mogły funkcjonować. Jeżeli działania przeprowadzimy to koszt wyniesie 12,1 zł. A jeżeli przeprowadzimy działania z zakresu wysoko sprawnego gazu, które perspektywicznie są dużo bardziej korzystne, to wzrost kosztów jest na poziomie 2,5 zł, czyli gaz, poza korzyściami społeczno-ekonomiczno-środowiskowymi, ma również bezpośrednią korzyść dla mieszkańca, odnosząc ją, celowo tak to policzyliśmy, żeby pokazać Państwu co należałoby zrobić aby nadal źródła eksploatować i jakie są możliwości rozwoju technologicznego.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Mam informację, że w połowie roku ma się ukazać jakiś program w NFOŚiGW na tego typu przedsięwzięcia, dlatego przygotowujemy się do aplikowania.

Pani Marlena Węzyk- Głowacka: Z wypowiedzi, który uzyskaliśmy od Pana już wiemy, że będzie drożej. Po drugie za późno orientujemy się, bo do 2021 roku powinniśmy coś zrobić. Znowu jako miasto nie będziemy korzystać z dofinansowania, a własnych pieniędzy nie mamy. Kiedy ten wariant III byłby wdrożony?

Pan Andrzej Zajdel: W studium, które przedstawiliśmy Państwu, jest harmonogram i u nas ten okres realizacji to 2019-2022.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Na jakiej podstawie Pani twierdzi, że nie będziemy korzystać z pieniędzy zewnętrznych. Przed chwilą powiedziałem, że w połowie roku Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska ogłasza nabór wniosków na tego typu przedsięwzięcia. Są jeszcze inne instytucje finansowe, które bardzo chętnie finansują tego typu inwestycje.

Pan Jan Dziemdziora: Starostwo Powiatu Tomaszowskiego w minionym roku w gazecie zawarło taką informację, iż ponad 13 mln zł trafi do miasta Tomaszowa Mazowieckiego na próbny odwiert geotermalny, jest to 100 % dofinansowania. W NFOŚiGW został podpisany

arkusz informacyjny, który jest podstawą do podpisania umowy, miasto przeszło pozytywną ocenę formalną jak i merytoryczną. Ponadto, światowe zasoby kopalnych nośników energii nieustannie maleją. W skali światowej obserwuje się wzrost wykorzystania energii geotermicznej. W niedługim czasie moc zainstalowana przekroczy 15 tys. MW. Wykorzystanie energii geotermalnej na znacznie większą skalę niż obecnie nie spowoduje wyczerpania zasobów jeśli chodzi o paliwa kopalne typu węgiel, gaz. Obecnie wody termalne wykorzystywane są w 4 rejonach. Stwierdzenie, że geotermia jest to energia czysta ekologicznie, tańsza w porównaniu z kosztami pozyskania energii elektrycznej i ciepła z paliw tradycyjnych i co najważniejsze pewność pozyskania można uzyskiwać bez przeszkód przez cały rok. Chciałbym, aby panowie ustosunkowali się do tez, które wygłosiłem przez pryzmat między innymi opinii jakie reprezentuje prof. Bujakowski.

Pan Andrzej Zajdel: Panowie profesorowie mają to do siebie, że siedzą i analizują pewne wyniki, które spływają do nich z całego świata, natomiast Piotrków stoi przed koniecznością, że do 2022 roku te dwa źródła, które zasilają miasto mają dostarczyć ciepło do miasta, żeby funkcjonowało dalej. Jak Piotrków będzie się zastanawiał, czy uruchomić geotermie, to na 2030 rok okaże się, że będzie mógł zbudować źródło, a co będzie przez te 10 lat? Będzie musiał łączyć te dziury, które są w ciepłowniach i będzie ponosił gigantyczne koszty związane z emisją oraz będzie musiał uzupełniać o dodatkowe urządzenia po to, aby czyścić spaliny produkowane przez spalane paliwo. O tym, że to paliwo jest tańsze i że jest nieograniczona ilość energii, to są mity. My tak naprawdę nie wiemy na jak długo ten odwiert wystarczy, bo jak spadnie ciśnienie w tym złożu, to nie wydostaniemy tej wody. Ponadto to nie jest tanie, ponieważ trzeba zainwestować pieniądze pod te odwierty, a to są gigantyczne pieniądze.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Pan dr Maciej Chorzelski chciałby się odnieść do tej dyskusji.

Pan dr inż. Maciej Chorzelski z Politechniki Warszawskiej: Panowie z AUDYTEL-u mają niestety rację mówiąc o geotermii. Jedyną w zasadzie opłacalną jest geotermia mazowiecka, ponieważ posiada wody niskozmineralizowane i wód tych nie trzeba zatłaczać tylko są sprzedawane do miasta jako woda pitna. W przypadku kiedy będzie trzeba zatłaczać byłaby duża wątpliwość, czy to by się opłacało. Tą wodę trzeba z powrotem wtłoczyć na te trzy kilometry, a ponieważ woda ma niską temperaturę, to trzeba postawić pompy ciepła po to żeby podnieść tą temperaturę do odpowiedniego poziomu dla danego systemu miejskiego, czyli zużywalibyśmy energię elektryczną, która pochodziłaby z węgla. Proszę sobie uświadomić, że pod Szczecinem dopiero rury tytanowe pozwoliły na sensowną eksploatację tego systemu, w związku z tym chodzą głównie na gazie, a tą geotermie wykorzystują od czasu do czasu.

Pan Piotr Gajda zapytał z jakich pieniędzy została sfinansowana oczyszczalnia ścieków.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: 70% to środki unijne, część z WFOŚ, a reszta z funduszy miasta.

Pan Piotr Gajda zapytał, jaka jest odległość w kilometrach od podstawowej rury gazowej między jedną, a drugą ciepłownią?

Pan Michał Sikora: W jednym miejscu jest to 600 m, a w drugim 6 km. Przypomnę, że w przypadku podpisywania umów długoterminowych na duże wolumeny z dostawcami gazu, czy to będzie dostawca, dystrybutor, czy przesył niekoniecznie zawsze jest skazana

ta inwestycja na to, że miasto będzie pokrywało budowę tej rury. W interesie dostawcy gazu podstawą jest dostarczenie paliwa, żeby on zyskał na sprzedaży. Powiedział pan Zajdel, że będzie to około 50 mln m³, być może więcej niż Piotrków zużywa obecnie. Gazownicy z pierścienia piotrkowskiego określili sprawę jasno. Po pierwsze gaz w pierścieniu piotrkowskim jest, po drugie gaz jest dostępny do przesłania, po trzecie, żeby go przesłać potrzeba tyle i tyle rury.

Pan Piotr Gajda: W razie braku gazu, jak piotrkowianie będą zaopatrzeni w energię ciepłą?

Pan Michał Sikora: Zaopatrzenie Polski w gaz to około 18,5 mld m³. Mamy dostawy gazu na terenie Polski głównie z kierunku wschodniego, ale od roku 2008 do czasu obecnego prowadzone są działania w zakresie dywersyfikacji dostaw. Do 2023 roku mamy możliwość sprowadzenia 63,8 % do Polski gazu z kierunku nie wschodniego. 9,5 mld m³ z Gazpromu w Świnoujściu, 4,5 mld m³ z interkonektora na gazociągu Jamalskim z obrotu wewnątrz wspólnotowego, 3,5 mld m³ z interkonektora w Czechach i 2,5 mld m³ z interkonektora ze Słowacji. To oznacza, że nawet jeżeli zapotrzebowanie na gaz będzie powyżej 25 mld m³ w 2025 roku, to ponad 60 % jesteśmy w stanie pokryć z kierunku nie wschodniego ale wiemy, że oczywiście głównym dostawcą gazu jest Gazprom.

Pan Piotr Gajda: O ile pamiętam to gaz ze Świnoujścia jest droższy.

Pan Michał Sikora: Tak, płacimy za dywersyfikację dostaw gazu do Polski, jest droższy o 13-14 %.

Pani Krystyna Czechowska: Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej daje możliwość 100% dofinansowania do odwiertów. Może warto by było zastanowić się nad skorzystaniem z tej możliwości, wówczas Państwa dyskusje na temat tego czy się opłaca, czy nie byłyby jednoznaczne. Ja rozumiem, że nie mamy czasu wchodzić teraz w geotermie, ale jak jest możliwość sprawdzenia, to dlaczego nie mielibyśmy spróbować? A czy rozważaliście Państwo fotowoltaikę?

Pan Andrzej Zajdel: Fotowoltaika jest to produkcja energii elektrycznej, żeby otrzymać 1 MW mocy elektrycznej, to musimy hektar pola zasadzić tą fotowoltaiką. O takim przedsięwzięciu można myśleć w skali szkoły, czy stacji benzynowej, a nie w skali miasta. A jeżeli chodzi o dofinansowanie na odwierty, to trzeba skorzystać. W perspektywie 10 lat nie zbuduje się źródła, który będzie wspomagać ten system i wtedy wyłączymy kotły gazowe i zasilimy geotermią.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Jeśli chodzi o fotowoltaikę, to mamy takie świeże opracowanie dotyczące budowy farmy fotowoltaicznej na oczyszczalni ścieków. Jeszcze musimy pewne formalności załatwić, ale zwróciliśmy się do zakładu energetycznego o wydanie możliwości włączenia do systemu energetycznego tej farmy, ale nie po to żeby sprzedawać ją do sieci, tylko na potrzeby miasta, np.: oświetlenie ulic, czy naszych placówek. Mamy opracowanie dotyczące budowy farmy na oczyszczalni ścieków, jest to ponad 1 MW. Jeśli chodzi o odwierty, to my nie wykluczamy ich, oczywiście przy 100% dofinansowaniu.

Pani Krystyna Czechowska : Chciałam sprecyzować swoją wypowiedź. Jeżeli wskażemy element fotowoltaiki na przykład na potrzebę zasilenia turbin, to wówczas dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego jest lepiej punktowane.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Rozumiem, że nie braliście Państwo pod uwagę, że odwierty były robione w Uszczynie oraz geotermie w Moszczenicy? Mam jeszcze pytanie na temat materiałów, którymi Państwo dysponują, czy porównanie tych wariantów może być radnym udostępnione?

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: W Uszczynie nie ma odwiertów geotermalnych, tylko pod budowę ujęcia wody pitnej dla Piotrkowa Trybunalskiego w latach 80-tych. Tam na głębokości 500-700 m znajduje się woda o temperaturze około 22 °C. To nie jest dobrze dla wody pitnej, ponieważ mogą się namnażać bakterie, natomiast jest to za mało na geotermie. Nie ma otworów geotermalnych w Piotrkowie, ani w Moszczenicy.

Pan Konrad Czyżyński: Jeżeli mamy walczyć ze smogiem, myśleć o kończących się zasobach węgla, powinniśmy w naszych planach brać pod uwagę odnawialne źródła energii, więc wybierzmy wariant III, bo rozumiem, że ten wariant jest konieczny. Ale jeżeli chcemy rozwijać naszą energetykę na przestrzeni kilkunastu lat, to powinniśmy brać pod uwagę odnawialne źródła energii. Jeżeli możemy zrobić odwierty bez kosztowo, dlaczego tego nie zrobić? Musimy walczyć ze smogiem, a walka z nim kosztuje.

Pan Piotr Gajda poprosił, aby na najbliższych komisjach Rady Miasta zostały przedstawione szczegółowe informacje z elementami składowymi pozycji 11, chciałby się dowiedzieć, czy to są tylko koszty eksploatacyjne, czy też koszty budowy.

Przewodniczący Marian Błaszczyszki zaproponował, aby to zagadnienie zostało omówione na posiedzeniu Komisji Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych.

Punkt 5.1

Podjęcie uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Piotrkowa Trybunalskiego wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych (projekt bez autopoprawki) –

opinia pozytywna

Komisja Budżetu, Finansów i Planowania (projekt z autopoprawką) – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (**18-5-0**) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/39/19 w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Piotrkowa Trybunalskiego wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta.

Punkt 5.2

Podjęcie uchwały w sprawie zmiany budżetu miasta na 2019 rok wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych (projekt bez autopoprawki) –

opinia pozytywna

Komisja Budżetu, Finansów i Planowania (projekt z autopoprawką) – **opinia pozytywna**



W wyniku głosowania (17-5-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/40/19 w sprawie zmiany budżetu miasta na 2019 rok wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta.

Punkt 5.3

Podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

Komisja Budżetu, Finansów i Planowania – **opinia pozytywna**

Pan Krzysztof Chojniak Prezydent Miasta: Punkt dotyczący cen za usługi przewozowe będzie jako następny, ale te dwa punkty ze sobą się wiążą i będą padały komentarze dotyczące jednego i drugiego punktu, w związku z tym pozwolę sobie przedstawić autopoprawkę do tej uchwały związanej z cenami biletów, wsłuchując się w te głosy, które padały, m. in. na komisjach, dotyczące biletu socjalnego. Autopoprawka polega na wprowadzeniu biletu socjalnego w kwocie 1,40 zł, w związku z tym w § 1 ust. 1a) są trzy elementy, a do tej pory były dwa bilet jednorazowy pełnopłatny 3 zł, bilet jednorazowy ulgowy 1,50 zł i dodaje się ten bilet socjalny 1,40 zł. Taka sama sytuacja jest z przekroczeniem granic administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego. W tabeli, w pkt 2 gdzie są ceny biletów jednorazowych nabywanych w przedsprzedaży, do tej pory był bilet pełnopłatny 2,60 zł, ulgowy 1,30 zł, natomiast pojawia się jeszcze bilet socjalny w kwocie 1,40 zł. Informacja kto byłby uprawniony do korzystania z biletu socjalnego jest na końcu: *„Bilet socjalny obowiązuje w dni powszechnie (od poniedziałku do piątku). Do korzystania z biletów jednorazowych socjalnych w autobusach MZK Sp. z o.o. uprawnieni są mieszkańcy Piotrkowa Trybunalskiego:*

a) pobierający zasiłek przedemerytalny, a także pobierający świadczenia przedemerytalne – na podstawie zaświadczenia wydanego przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Piotrkowie Trybunalskim wraz z dowodem osobistym,

b) posiadający status osoby bezrobotnej – na podstawie zaświadczenia wydanego przez Powiatowy Urząd Pracy w Piotrkowie Trybunalskim wraz z dowodem osobistym”.

Pan Marcin Gromadzki, przedstawiciel Public Transport Consulting przedstawił prezentację, w której omówił Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019-2028.

Pan Sergiusz Stachaczyk: Ile obecnie jest wykorzystywanych autobusów, a ile będzie w Pana planie po?

Pan Marcin Gromadzki: Nie rozumiem pytania dlatego, że dzisiaj dyskutujemy na temat planu transportowego, a pytanie dotyczy koncepcji optymalizacji na podstawie badań marketingowych. Jeśli chodzi o liczbę pojazdów w ruchu to dzisiaj po Piotrkowie Trybunalskim jeździ też kilka minibusów firm prywatnych. Z badań marketingowych wynika, że liczba pasażerów przewożona przez te minibusy jest coraz mniejsza. Istnieje ryzyko, że przewoźnicy prywatni zaprzestaną komercyjnej obsługi miasta dlatego w tej koncepcji, do której Pan radny się odwołuje założony jest wzrost o 6 pojazdów w ruchu, aby te 6 pojazdów w ruchu poprawiło jakość komunikacji komunalnej w sytuacji kiedy spodziewamy

się możliwego zejścia z rynku przewoźników prywatnych komercyjnych, ale jak gdyby to nie ma nic wspólnego z tą podejmowaną uchwałą dlatego, że analiza niezależnie od liczby pojazdów we flocie nakłada pewne obowiązki. Tutaj ta równica te 5 % od tej różnicy 6 pojazdów już tak dużego błędu w obliczeniach nie powoduje.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Nie wiem z czego tak powinniśmy się cieszyć, jeżeli byliśmy jednym z pierwszych miast, które podjęło taką uchwałę dlatego, że w perspektywie 2014-2020 mieliśmy okazję z RPO korzystać z dofinansowania 85 % o czym wielokrotnie mówiłam w poprzedniej kadencji i niestety nie braliśmy udziału. Sam Pan stwierdził, żeby zakupić takie autobusy elektryczne musi być przynajmniej 67 % dofinansowanie. Żałuję, że nie podjęliśmy wcześniej takich działań, bo myślę, że wtedy moglibyśmy się wyróżniać wśród innych miast, a wyprzedził nas już Tomaszów Mazowiecki, który cały taki tabor wymienił, nie mówiąc już o Łodzi. Czy już wiadomo jaki wariant został wybrany, czy to będą autobusy elektryczne?

Pan Marcin Gromadzki: Tomaszów Mazowiecki nabył 25 autobusów hybrydowych, które nie są autobusami elektrycznymi zeroemisyjnymi, 20 nabyło miasto, a 5 Spółka. W Łodzi według mojej wiedzy nie ma żadnego autobusu zeroemisyjnego elektrycznego, są tramwaje one są elektryczne ale w tę ustawę się nie kwalifikują. Jeśli chodzi o wybór wariantu, analiza jest analizą statyczną, czyli ona nakazuje porównanie poszczególnych scenariuszy. Scenariusza zakupu autobusu z napędem konwencjonalnym, z napędem elektrycznym wobec kontynuacji trendu dotychczasowego scenariusza bazowego i liczy się różnicę w kosztach i korzyściach. Jeżeli wynik analizy wskazałby na przewagę wariantu elektrycznego miasto nie ma wyjścia i musi mieć zgodnie z prawem już za 2 lata 5 % floty autobusów elektrycznych. Ustawodawca się przeliczył dlatego, że tak sformułowany zapis spowodował, że żadne z 86 miast, niezależnie od tego kto wykonywał analizę, nie osiągnęło bezzwzględnej przewagi korzyści nad kosztami. Nie można mówić o wyborze wariantu dlatego, że ta analiza nie ma na to wpływu. Rekomendacja jest taka, że oprócz stwierdzenia faktu, że nie opłaca się bezzwzględnie jest też podejście scenariuszowe, które pokazuje kiedy się opłaci, czyli z uwzględnieniem korzyści mieszkańców, że mniej będą narażeni na emisję, na hałas, już przy 67 % dofinansowaniu się opłaca. Jeżeli miastu się uda aplikować o środki bezzwrotne w wysokości 85 %, to się już bardzo opłaca i rekomendacja wypływająca z analizy jest taka, że należy poszukiwać możliwości aplikowania i nabywać taki tabor pod warunkiem, że nie będzie się to odbywać w 100 % ze środków własnych miasta Piotrkowa Trybunalskiego, tylko z dofinansowaniem ze środków krajowych lub europejskich, bo oprócz środków Unii Europejskiej są też środki, np. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, różnego rodzaju programy.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych ma na celu, m. in. poprawę jakości powietrza, czyli walkę ze smogiem. Jaki jest udział transportu w produkcji tego niekorzystnego zjawiska jakim jest smog? Niedawno w ogólnopolskiej telewizji był program dotyczący autobusów elektrycznych i tam pokazywane były Gdynia lub Gdańsk, Zielona Góra i stwierdzenie tam padło takie, że w globalnym rachunku autobus o napędzie na olej napędowy jest bardziej przyjazny dla środowiska niż autobus elektryczny. Chodzi pewnie o to, że autobus elektryczny jest ładowany prądem elektrycznym, który jest produkowany na bazie węgla. Czy w Pana opinii to stwierdzenie w telewizji jest prawdziwe, czy też należy powątpiewać?



Pan Marcin Gromadzki: Panie Prezydencie, ta wypowiedź pana dr Michała Wolańskiego, którego cenię, jest on autorytetem w branży, pan doktor w zasadzie doszedł do identycznych wniosków jak my w analizie, że na dzień dzisiejszy diesel z górnej półki, czyli pojazd spełniający normy Euro 6, zużywający mało paliwa, bo do pewnego momentu kolejne normy spełniane były poprzez instalację różnego rodzaju filtrów, które zmniejszały moc silnika i dochodziło do paradoksalnej sytuacji, że mniej kopący autobus zużywał więcej paliwa od tego, który emitował więcej szkodliwych substancji, ale przy mniejszym zużyciu paliwa. Pan doktor w swojej wypowiedzi dla jednej z ogólnopolskich stacji zwrócił uwagę, że póki co w cyklu życia produktu, który liczymy na 15 lat, diesel wypada we wszystkich miastach korzystniej. Są dwa powody takiego stanu rzeczy, po pierwsze przyjmowany do analiz mix energetyczny polski, który tak naprawdę też nie jest już najaktualniejszy dlatego, że wytyczne różnego rodzaju instytucji, które nakazują przyjmowania określonych proporcji emisji szkodliwych substancji przy energetyce węglowej już też nie są do końca aktualne, bo dzisiejsze elektrownie węglowe są mniej emisyjne niż te zamykane, jak np. w Turku. Po drugie, właśnie ta ciągle gigantycznie wysoka cena nabycia autobusu elektrycznego. Dla porównania taki autobus jak na zdjęciu Ursus z Zielonej Góry kosztował 1 850 000 zł netto, a to dlatego, że ma bardzo małe baterie, bo co 50 km maksymalnie musi być doładowywany, czyli w Zielonej Górze w zasadzie na każdej pętli będzie ładowarka. Doładowanie, czyli mniej baterii ale za to więcej infrastruktury. Zrobiono tak dlatego, że Zielona Góra zainwestowała z projektu unijnego w aż 47 autobusów na 74 łącznie w inwentarzu operatora. Autobus diesel kosztuje ok. 950 tys. zł netto w identycznej kompletacji, czyli 12 m długości, klimatyzacja, różne udogodnienia. W dobrym stanie autobus używany można nabyć za 300 tys. zł. Autobus taki jak kupuje MZK, czyli bardziej używany, żeby wymienić pojazdy, które przestają nadawać się do eksploatacji to nawet kwota 100 tys. zł netto. Tak więc paradoksalnie za dwa autobusy elektryczne nawet bez tej ładowarki można byłoby wymienić cały tabor MZK, więc jesteśmy w takich uwarunkowaniach. Dopóki w jakiś sposób zakup autobusów elektrycznych nie będzie subsydiowany to się po prostu nie opłaca. Ja nie lansuję tutaj firmy Ursus, ale akurat mam zdjęcia mojego autorstwa z tych dwóch miast, żeby porównać wnętrza tych pojazdów. Firma Ursus istnieje, przystępuje do przetargów, są różne informacje o zmianie właściciela, która ma nastąpić w pierwszym kwartale ale póki co oferty przetargowe są składane. Producentów autobusów w Polsce jest akurat wielu, pan Prezydent zadał pytanie dlaczego i jaki procent ma udział transport w emisji szkodliwych substancji. Tym większy im większe miasto, czyli w Warszawie emisja komunikacyjna sięga ponad 1/3, a w niektórych rejonach nawet jest przeważająca, a to dlatego, że w niektórych osiedlach lub w ścisłym centrum w zasadzie nie występuje niska emisja z budynków, bo wszędzie jest centralne ogrzewanie, natomiast ruch drogowy jest znaczący. Średnio dla miast jest to kilkanaście %, jeżeli teraz zważymy ruch pojazdów w komunikacji w stosunku do ogólnego ruchu to się okaże, że one tak naprawdę mają niewielki udział w zatrutowaniu nas, ale rząd postawił na elektromobilność i przyjął określone przepisy chcąc, aby ten transport miejski był jakąś lokomotywą zmian, żeby w ślad z tym transportem miejskim zbiorowym zmieniły się także nawyki użytkowników samochodów osobowych i temu służy rygor ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wprowadzania określonego procentu minimalnego pojazdów zeroemisyjnych we flocie.

Pan Jan Dziemdziora: Chciałbym zapytać Pana doktora, aby potwierdził lub zdementował swoją opinię jaką wygłosił na poprzedniej prezentacji. Stwierdził Pan, że Tomaszów Mazowiecki stał się beneficjentem funduszy zewnętrznych i wymienił tabor na pojazdy

elektryczne z tego tytułu, że w tym rankingu miast został zaliczony do kategorii miast zdegradowanych. Jak to rozumieć?

Pan Marcin Gromadzki: Nie, Tomaszów nabył pojazdy niskoemisyjne hybrydowe, zmienił tym samym wizerunek komunikacji miejskiej. Ja jestem pełen podziwu dla tego co tam nastąpiło, bo wraz z zmianą taboru nastąpiła także intensyfikacja obsługi komunikacyjnej, liczba wozokilometrów wzrosła o 1/3. Jeśli chodzi o tą degradację, o której była mowa, w tej chwili w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko można do jutra składać wnioski, aplikować na tabor elektryczny. Wiele miast z tej możliwości skorzysta i tam można uzyskać dofinansowanie do 85%, ale ten program jest to program środowiskowy i jest adresowany do określonej grupy miast. Są to miasta, które znajdują się w miejskich obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich oraz 122 miasta uznane za zagrożone degradacją i na tej liście jest akurat Tomaszów Mazowiecki, który mógłby aplikować, natomiast nie ma Piotrkowa Trybunalskiego. Także to nie dokonana inwestycja w tabor niskoemisyjny tylko Piotrków Trybunalski akurat z aplikowania w tym programie decyzją administracyjną został wyrugowany.

Pan Konrad Czyżyński: Myślę, że dla nas mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego jest istotne, czy z rury wydechowej autokaru jeżdżącego po mieście jest wydzielana emisja jakiś gazów, czy też jeżdżą autokary zeroemisyjne. Natomiast do naszych posłów i rządzących powinno należeć, żeby ta energia, którą będą zasilane te autokary w naszym mieście pochodziła ze źródeł, w której jest największy udział odnawialnych źródeł energii tej czystej energii. My na poziomie miasta chcemy oddychać świeżym powietrzem.

Pani Krystyna Czechowska: Z przytoczonego dokumentu wynika, że będzie zmiana rozliczania pomiędzy organizatorem i operatorem i zmiana umowy, w której przechodzimy z kwot netto na brutto i będzie przeliczanie ma wozokilometr. Nowa umowa z operatorem będzie wskazywała wprost na zakup samochodów taboru nowego, tutaj Pan przytacza wielkość 4, jeżeli chodzi o wymianę taboru w tej prognozie jest wskazane do 2028 roku. Pojawiają się sygnały o tym, że jest możliwość aplikowana o środki zewnętrzne w ramach regionalnego programu operacyjnego na samochody elektryczne, że Piotrków Trybunalski skorzysta z tej możliwości.

Pan Marcin Gromadzki: Więcej pojazdów wskazujemy, jeżeli flota pojazdów to 36, to w 2028 dochodzimy do 12 pojazdów, bo tyle potrzebnych jest, żeby spełnić wymóg tych 30 % i tyle potrzeba mieć w inwentarzu, żeby obsłużyć te trzy linie 2, 6, 7. Mam też taką nadzieję, że kiedy spotkamy się kolejny raz w Piotrkowie Trybunalskim to będę miał okazję przejechać się autobusem elektrycznym kupionym z wysokim dofinansowaniem unijnym. Pan Prezydent podszedł i zwrócił uwagę na sytuację z miasta sąsiedniego Tomaszowa Mazowieckiego, zakup 25 nowych bardzo ładnie wyglądających, świetnych dla pasażerów autobusów niskoemisyjnych też nie zwalnia miasta z zakupu autobusów elektrycznych po to żeby mieć określony udział ich we flocie ale zwalnia z tego wynik analizy, który w Tomaszowie Mazowieckim tak jak we wszystkich miastach w kraju, które były zobligowane do tej analizy spowodował, że nie ma takiego przymusu.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Zgadza się, w Tomaszowie Mazowieckim został wymieniony, są hybrydowe, ale miasto walczy ze smogiem, walczy o to żeby mieszkańcy jeździli w godnych warunkach jeśli chodzi o autobusy. Doskonale wszyscy wiemy, że można było składać wnioski o dofinansowanie nie tylko o autobusy hybrydowe, czy o napędzie



konwencjonalnym, ale również elektrycznym. Dzisiaj nie analizowalibyśmy, czy mamy kupić, czy też nie, ponieważ już byśmy kupili wcześniej i skorzystali z dofinansowania. Oczywiście znowu mam nadzieję, że władze miasta zrobią wszystko, aby skorzystać z takiego dofinansowania, żeby nam się po prostu opłacało.

Pani Krystyna Czechowska: Odnośnie tego zakupu, Pan wskazuje, że w umowie z operatorem zawarty zostanie również plan zakupów taboru i tam jest wskazane 4 w roku, dlatego o tym mówiłam. Chciałam dopytać pana Prezydenta, czy utrzymamy ten proponowany przez Pana kierunek zakupu?

Pan Zbigniew Stankowski Prezes MZK SP. z o.o.: Przed wyborami rozmawiałem z panem Prezydentem i upoważnił mnie do tego, żeby powiedzieć, że niedługo będą funkcjonowały autobusy elektryczne w naszym mieście i nawet Państwo nie będziecie wiedzieli kiedy. Rząd ogłosił, że na ten program pomocy dla gmin przeznaczy ok. 3 mld zł. Jak Państwo to słyszycie od pana eksperta, że powinniśmy mimo to, że dzisiaj mamy wynik, że nie musimy kupować autobusów elektrycznych to jednak przy dofinansowaniu 67-70%, wtedy mówiliśmy o 85%, my te autobusy kupimy, bo nie ma możliwości żebyśmy nagle bez dofinansowania zmienili tabor, który na dzień dzisiejszy to jest 37-38 sztuk. Jeżeli kupilibyśmy elektryczne ten tabor musiałby być przy tych wozokilometrach zwiększony gdzieś do 45-48 sztuk autobusów przy realizacji ok. 1.800.000 wozokilometrów rocznie. My w 2015 roku kwalifikowaliśmy się do pomocy przy zakupie autobusów napędzanych gazem na dofinansowanie ok. 60-65% i musielibyśmy jeszcze wybudować stację gazową za ponad 2 mln zł. Kilka miast skorzystało, dzisiaj mają problemy z utrzymaniem takiej stacji, moim zdaniem jest to niegospodarność. Będziemy wymieniać tabor, już kilka tygodni temu zapadła decyzja, że jeżeli w świetle nowych przepisów MZK jako zakład nie może wystąpić o dofinansowanie, to już występuje Urząd Miasta, czyli gmina zmienia umowę, dostosowujemy ją do obecnych przepisów prawa, to będzie ok. lutego 2020 roku i wtedy zakład będzie mógł wystąpić o dofinansowanie. Do tego czasu występuje gmina, ale występuje, mamy jeden program, który obserwujemy, ma być ogłoszony w czerwcu br. i zakończony w październiku 2019 roku, a przeznaczono na dofinansowanie ok. 5 mln zł. Oczywiście występujemy, ale czy się zakwalifikujemy? Nie jesteśmy w tym gronie 122 miast jak gdyby uprzywilejowanych w pozyskiwaniu dofinansowania nie tylko do autobusów, ale również do innych źródeł. Jesteśmy w tej gorszej sytuacji.

Pan Piotr Gajda: Jeżeli Tomaszów Mazowiecki ma tak dobrze, tam za darmo są bilety i jeszcze Pan mówi, że zwiększono obsługę trasy o 1/3, to co się tam stało takiego dobrego w Tomaszowie, dlaczego tam jest tak dobrze, a u nas jest tak źle?

Pan Marcin Gromadzki: W opracowaniu, w wynikach badań marketingowych, jest odpowiedź na to co jest przyczyną obecnego stanu komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim. Ta odpowiedź ma swoją genezę w początku lat 90-tych. U Państwa powołano wówczas Zarząd Transportu Miejskiego ten Zarząd miał stać się organizatorem, który miał zatrudniać różnych operatorów poza komunalnym i płacić im za wozokilometr. Takie rozwiązanie funkcjonuje w Radomiu, w Warszawie i w wielu innych miastach, przy czym u Państwa zabrakło w tym momencie determinacji, aby ten Zarząd stał się w pełni organizatorem, a komunikację komunalną zaczęły wówczas, na wielką skalę, podjeżdżać minibusy firm prywatnych. Doszło do sytuacji, w której komunikacja komunalna zaczęła być trwale drenowana z najlepszych pasażerów tych, którzy wnosili opłaty normalne dlatego,

że ci pasażerowie wybierali minibusy firm prywatnych. Badania 2004 roku pokazują, że tych minibusów firm prywatnych było wówczas zdecydowanie więcej niż autobusów MZK, miały także większy udział w przewozach. MZK tak naprawdę skupiało się na przewozie osób w podeszłym wieku, niepełnosprawnych, bezrobotnych i innych, którzy z różnych przyczyn nie wsiadali do minibusów firm prywatnych. To spowodowało dekapitalizację Państwa zakładu i moment, w którym Spółka jest w bardzo złej sytuacji finansowej. W Tomaszowie Mazowieckim nie było na taką skalę przewoźników prywatnych, ale zakład budżetowy w pewnym momencie „doszedł do ściany” i śmiała decyzja samorządu o zakupie nowych pojazdów w dużej liczbie, wzroście liczbie wozokilometrów o 1/3, wprowadzeniu skoordynowanych modułowych rozkładów jazdy spowodowała wraz z wprowadzeniem komunikacji bezpłatnej przyrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej o 78% rok do roku. To jest sukces, ale jesteśmy tu i teraz w Piotrkowie Trybunalskim i fakt, w którym spółka ma zdegradowane stare pojazdy też jest okolicznością ułatwiającą podejmowanie śmiałych decyzji. Dlatego, że gdybyście mieli Państwo połowę autobusów względnie nowych w technologii np. gazu sprężonego to stalibyście Państwo przed decyzją co robić. Panie Prezesie przepraszam ale, w sytuacji kiedy dzisiejszy tabor w większości ma wartość taką po jakiej odkupiliby ją złomiarze to Państwo jesteście w tej dobrej sytuacji, że możecie podążyć metodą chociażby wzorca. Może nie wprowadzać komunikację bezpłatną w obecnej sytuacji budżetowej, ale przynajmniej zwiększyć liczbę wozokilometrów po to, żeby wypełnić lukę po przewoźnikach prywatnych i zwiększyć jakość komunikacji miejskiej, być może część z tych przewoźników wziąć jako podwykonawców, przecież oni widząc z perspektywy być może nabędą tabor aby stać się operatorem Zarządu Dróg i Komunikacji, dzisiaj Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta i wówczas może odnajdą się w tym systemie zintegrowanym taryfowo i biletowo natomiast na pewno trzeba dążyć do tego, aby zaproponowane rozwiązania pod względem liczby wozokilometrów i zmian tras linii realizować. Przypomnę dyskusję, która miała miejsce na posiedzeniu komisji gdzie przedstawiliśmy szczegóły proponowanych zmian tras linii i jak się okazało podczas dyskusji one się obroniły. Państwo zadając pytania szczegółowe doszliśmy do wniosku, że niektóre proponowane zmiany nawet będą lepsze dla mieszkańców. Z punktu widzenia doświadczeń Tomaszowa Mazowieckiego i wielu innych miast w Polsce ja Państwu rekomenduję idźcie tą drogą, czyli zwiększajcie ofertę przewozową, utrzymujcie skoordynowany rozkład jazdy i trzeba szukać możliwości pozyskania dofinansowania do kompleksowego zakupu partii nowych autobusów i nadrobić zaległości z minionych lat, które spowodowały minibusy firm prywatnych.

Pan Zbigniew Stankowski: Pewne nadużycie się pojawiło 25 % stanu autobusów, to są autobusy z lat 90-tych i te można nazwać „złomem” lub „do likwidacji”. Natomiast wszystkie przechodzą przeglądy co pół roku i 70-75 % taboru jest z lat 2004-2005, czyli 15-20 letnie. W Polsce ten nasz stan taboru nie jest najgorszy, jesteśmy w średniej klasie miast polskich.

Pan Piotr Gajda: Pan wspomniał o autobusach diesel najnowszej generacji, ile taki autobus kosztuje?

Pan Marcin Gromadzki odpowiedział, że autobusy Euro 6, olej napędowy, kosztują ok. 950 tys. zł netto, do 1mln zł. Jest mowa o oszczędnościach dlatego, że autobus elektryczny policzy się 2.100.000,00 zł, to ta różnica, przy uwzględnieniu kosztów zanieczyszczeń i hałasu, nie niweluje się przez 15 lat jakie przyjmuje się do analizy.

41

Pan Piotr Gajda zapytał, czy ewentualne wprowadzenie autobusów najnowszych załatwiłoby sprawę czystości powietrza w Piotrkowie.

Pan Marcin Gromadzki odpowiedział, że czystość powietrza to jak najbardziej tak. Autobusy zeroemisyjne oprócz tego, że nie emitują spalin to także mają 90% redukcję hałasu w stosunku do autobusów diesel. O ile w tej chwili można szukać dofinansowania na autobusy zeroemisyjne, z trudem na niskoemisyjne, czyli hybrydowe i zasilane gazem, to o tyle dofinansowanie na autobusy Euro 6 diesel już jest bardzo trudno uzyskać lub w niektórych rejonach kraju w ogóle nie można. Jeżeli porównamy ten 1 mln zł do wydania w 100% z własnych środków i 2.100.000,00 zł nawet z kosztami infrastruktury z możliwością pozyskania dofinansowania 70-85%, to opłaca się przejść na pojazdy niskoemisyjne nawet ryzykując, bo jest to technologia nie do końca sprawdzona. Nie wiadomo co będzie z bateriami za kilka lat, czy prognozy spadku cen baterii sprawdzą się, czy też będzie inaczej. To jest pewnego rodzaju ryzyko, które też trzeba uwzględnić w kalkulacjach. Ja nie formułowałem oskarżeń, sytuacja, która miała miejsce na początku lat 90-tych jest sytuacją, która wpisywała się w ogólny trend swobody działalności gospodarczej: ruszanie z nyskami, żukami do obsługi komunikacyjnej wtedy wydawało się, że ci prywatni przewoźnicy będą w stanie zapewnić usługi komunikacyjne na wysokim poziomie. Potem jednak na skutek wzrostu cen, płacy, paliw, to sytuacja się globalnie zmieniła, a że Piotrków Trybunalski był jednym z nielicznych miast w Polsce, które tą drogą poszły na tak dużą skalę, to jego mieszkańcy, którzy stali się przedsiębiorcami na początku lat 90-tych ewidentnie skorzystali, zyskali również mieszkańcy miasta, bo mieli co kilka minut busy. Po prostu sytuacja w pewnym momencie się zmieniła i te miasta, które nie rozwinęły tak przewoźników prywatnych jeżdżących w opozycji w stosunku do komunikacji komunalnej okazały się wygrane, ale kto mógł to na początku lat 90-tych przewidzieć.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Bardzo żałuję, że taka dyskusja i taka rozmowa z Panem nie odbyła się w poprzedniej kadencji kiedy wielokrotnie mówiliśmy o wymianie autobusów. Szkoda, że też takie analizy nie zostały przeprowadzone o jakości i zwiększeniu wozogodzin. Myślę, że to jest słuszną drogą i właśnie tą drogą powinniśmy pójść. Mam jeszcze jedno zdanie do pana Prezesa. Myślę, że my jako miasto powinniśmy porównywać się z miastami, które są od nas lepsze, a nie z tymi gorszymi. Było tyle dofinansowań w poprzedniej kadencji, 2 lub 3 razy, była możliwość skorzystania z RPO, miasto Kutno, np. ma elektryczne autobusy.

Pan Zbigniew Stankowski: W 2009 lub 2008 roku wprowadziliśmy to co teraz Tomaszów Mazowiecki wprowadził rok temu, czyli super rozkład jazdy, który wymagał zmniejszenia zatrudnienia kierowców, wprowadził kursowanie co 15-20 minut. Wprowadziliśmy ten układ komunikacyjny, który pozwolił, że przez 9 lat od 2011 roku utrzymaliśmy cenę 2,20 zł mimo, że w innych miastach jest cena 3 zł. Dzisiaj wracamy do dyskusji, że mamy wprowadzić bilet 2,60 zł po 9 latach, ale wszędzie mówi się, że zaproponowano bilet w wysokości 3 zł. Zaproponowano bilet nawet korzystniejszy, bo przy bilecie 30-dniowym za 90 zł (przy jeździe 2-3 na dobę) wychodzi poniżej 1 zł to jest poniżej biletu socjalnego. Nie chodzi o to, że zwiększamy cenę biletów, żeby pokryć koszty, które są znacznie, bo w ciągu jednego roku wzrosły w Spółce o 3 mln zł to nie pokrywamy tylko i wyłącznie wzrostem cen biletów tylko zwiększamy rekompensatę o 1.300.000,00 i chcemy z tej regulacji, którą nie nazywamy podwyżką uzyskać 700-750 tys. zł, ale metodą zwiększenia ilości osób korzystających z komunikacji. To jest duża różnica, bo mówiąc o podwyżce niesamowitej my zaprzeczamy

temu i pan ekspert też to powie, bo wprowadziliśmy następne elementy, które nie są widoczne bilet godzinny, bilet dzienny, bilety 30-dniowe zostały prawie w tej samej cenie.

W wyniku głosowania **(19-0-1)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/41/19 w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028).

Przewodniczący Rady Miasta ogłosił przerwę do godziny 11:30.

Po przerwie pan Marian Błaszczński wznowił obrady.

Punkt 5.4

Podjęcie uchwały w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim wraz z autopoprawkami Prezydenta Miasta.

Opinie komisji do projektu bez autopoprawki:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

Komisja Budżetu, Finansów i Planowania – **opinia pozytywna**

Opinie komisji do projektu z autopoprawką

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

Komisja Budżetu, Finansów i Planowania – **opinia pozytywna**

Pan Piotr Gajda: Chciałbym, aby pan Prezydent sprecyzował jeszcze raz w sprawie biletów socjalnych i chciałbym zapytać, czy w tej autopoprawce są uwzględnione osoby korzystające ze schroniska z ul. Wroniej?

Pan Adam Kacperek Wiceprezydent Miasta: Poprawka pana Prezydenta polega na tym, że w paragrafie 1 ust. 1 projektu uchwały, zarówno w punkcie a) jak i b), po tiret drugim dodaje się tiret trzeci w brzmieniu bilet socjalny – 1,40 zł. Natomiast w załączniku nr 1 do uchwały w punkcie 2, dotyczącym cen biletów jednorazowych nabywanych w przedsprzedaży, wprowadza się po bilecie ulgowym w tejże tabelce, bilet ulgowy z obszarem ważności Piotrków Trybunalski i ceną 1,40 zł. Cena 1,40 zł dotyczy także przejazdów na teren gmin, z którymi mamy podpisane porozumienie międzygminne. Jak również na ostatniej stronie dopisujemy informacje dotyczącą zasad korzystania z biletu socjalnego i określamy osoby uprawnione do korzystania z tego biletu i na podstawie jakiego dokumentu można z tej ulgi korzystać.

Pan Piotr Gajda: Ja nie mogę znaleźć tego, czy mógłby mi Pan pomóc?

Pan Marian Błaszczński: Jest to ustna autopoprawka, została wydrukowana zgodnie z uzyskaną wiedzą w tej chwili i w tej chwili Pan otrzymuje.



Pan Piotr Gajda: Proszę o przerwę w celu zapoznania się z tą autopoprawką. W tej chwili mamy rozdawane materiały, z którymi nie możemy się zapoznać.

Pan Marian Błaszczyński: Może się pan zapoznać.

Pan Jan Dziemdziora: Na posiedzeniach komisji merytorycznych, kiedy dyskutowaliśmy ceny biletów między innymi postulowałem, aby wprowadzić z powrotem do tego projektu bilet socjalny. Chwilę temu w formie autopoprawki pan Prezydent to wprowadził i z tego tytułu chcę wyrazić zadowolenie, że wracamy do sprawdzonej formy i sprawdzonej zasady i chciałbym podkreślić, że bilet socjalny funkcjonował od 2009 roku i procedury z tym związane są przez lata sprawdzane i nikt z tego tytułu nie wnosił żadnych uwag.

Pan Marian Błaszczyński: Czy są jakieś merytoryczne pytania ?

Pani Marlena Wężyk-Głowacka poprosiła o wyjaśnienia na temat cen biletów.

Pan Zbigniew Stankowski: Obecnie bilet jednorazowy kosztuje 2,20 zł, a bilet ulgowy jednorazowy 1,10 zł. Koszty pokrywane są w zakładzie przez dwa źródła. Jedno źródło dotyczące komunikacji, drugie dotyczy działalności dodatkowej. Ta działalność dotycząca komunikacji to są źródła, pokrycie kosztów częściowo z wpływów z biletów i druga rzecz pokrycie kosztów związanych z przewozami bezpłatnymi i ulgowymi. W naszym mieście 60% pokrytych kosztów są to koszty wynikające z pokrycia kosztów związanych z ulgami, czyli przewozy bezpłatne i przewozy z 50% ulgą, a 40% z tych wpływów jest pokrywane z biletów. Ponieważ koszty niezwiązane z miastem, niezależne od Spółki, rosną w zastraszającym tempie, na dzisiaj koszty zwiększyły się z 12 do 15 mln zł rocznie, w związku z tym część kosztów zaplanowaliśmy, tak jak było do tej pory, zwiększeniem rekompensaty o 1 mln 300 tys. zł w 2019 roku i częściowo próbujemy pokryć koszty nie podwyżką biletów, a zwiększeniem ilości osób korzystających z komunikacji. Bilet podstawowy co prawda podnosimy na 2,60 zł i u kierowcy 3 zł tylko po to, żeby nasi pasażerowie korzystali z wielu udogodnień, które wprowadzamy w konsultacji z ekspertem. Bilet jednorazowy 2-godzinny 4 zł. Jeżeli będziemy kursować na ten bilet 4 razy, a jest to proste, bo najdłuższy czas przejazdu naszego autobusu z jednej pętli na drugą jest to 25 minut, w związku z tym nawet przesiadając się z jednego autobusu na drugi 4 razy, to wtedy wychodzi na to, że dalej mamy pozostawiony ten bilet socjalny za 1 zł. Wprowadziliśmy bilet jednodniowy normalny za 9 zł, na którym można jeździć do godziny 23:59 na wszystkich liniach, bilet ulgowy - 4,50 zł. Bilet 30-dniowy imienny na wszystkie linie, który był najbardziej popularny, zwiększyliśmy o 6 zł, koszt teraz 80 zł. Natomiast 30-dniowy na okaziciela kosztuje tylko 90 zł. Jeżeli sobie wyobrazimy, że będziemy jeździli przez 30 dni 3 razy dziennie to przejazd będzie wynosił 1 zł. Przed 2016 rokiem 90% sprzedaży biletów była u kierowcy, po wprowadzeniu podwyżki 20 gr co roku ta sprzedaż się zmniejszała, aż doszła do 62%. Liczymy, że po wprowadzeniu tej podwyższonej ceny biletu u kierowcy spadnie do 40%, zależy nam na bezpieczeństwie, zależy nam na punktualności, nie chcemy, żeby kierowca na przystanku przez 20 min sprzedawał bilety. Nie mówmy o podwyższeniu cen biletów, ponieważ naszą intencją było zwiększenie ilości osób korzystających z naszych usług.

Pani Marlena Wężyk-Głowacka: Mieszkańcy znowu mają zaserwowaną podwyżkę, tym razem jeśli chodzi o komunikację. Wszyscy wiemy w jakim stanie są nasze autobusy. Ja rozumiem, gdyby to były nowe, ekologiczne, bezpieczne i komfortowe autobusy i wówczas byśmy zaproponowali zwiększone stawki, przy tym stanie rzeczy jest to jakaś paranoja. Mówi Pan, że w niektórych miastach bilet kosztuje 180 zł. Wszłam na MPK Kraków i tam normalny miesięczny kosztuje 89 zł, ulgowy 44,50 zł, a ceny biletów dla mieszkańców są jeszcze mniejsze. Miesięczny normalny kosztuje 72 zł, a ulgowy 36 zł. Może powinniśmy pomyśleć i zaproponować mieszkańcom niższe ceny biletów, a przede wszystkim dla dzieci. Dlaczego w Bełchatowie, czy Tomaszowie jest bezpłatna komunikacja

i mają ładniejsze, ekologiczne autobusy, a my w Piotrkowie mamy stare autobusy i serwujemy mieszkańcom podwyżki.

Pan Zbigniew Stankowski: Ja mam koszty: cena biletu w Krakowie 3,80 zł, a biletu na okaziciela 200 zł.

Pan Łukasz Janik: Wzrost cen biletu o 25% jest to bardzo wysoka podwyżka. Natomiast pan Prezes wspominał o kosztach niezależnych od Spółki, około 3 mln zł, proszę nam przybliżyć te koszty.

Pan Zbigniew Stankowski: Usługi dodatkowe, koszty materiałów, koszty paliwa, koszty wynagrodzeń, wszystkie koszty, które są w Spółce będą badane przez biegłych, jak będą potwierdzone ja Państwu przedstawię dokładnie jakie to są koszty. Natomiast kwota zasadniczo nie zmieni się, jest to kwota 3 mln zł na 2019 rok. Ja zebrałem wiele cenników z różnych miast i pod wieloma względami z dużymi miastami nie możemy konkurować, ale te ceny są znacznie większe. Możemy kupić autobusy elektryczne, mieć potężne koszty i ceny biletów zostawić, darmowa komunikacja, tylko od Rady i Prezydenta wymaga się gospodarności, logicznego myślenia. Po tej podwyżce prawdopodobnie będzie udział w kosztach 70% dofinansowania, a wpływy z biletów – 30%. Dążymy do tego, mówimy również, że konieczne są inwestycje w autobusy.

Pan Łukasz Janik: Pytam o koszty, ponieważ z prezentacji wynika, że koszt przewozu tego jednego wozokilometra, koszty wynagrodzeń pracowników nie ulegają zmianie. Widzę tutaj jakąś niespójność, więc na czym szczegółowo ten koszt 3 mln zł wzrośnie dla Spółki ?

Pan Zbigniew Stankowski: Mam tą tabelę, ale nie chcę jej pokazywać, ponieważ nie jest potwierdzona przez biegłych. To są koszty na działalności, czyli amortyzacja, zostaje na tym samym poziomie ale zużycie materiałów jest 400 razy większa, materiały biurowe, oleje, ogumienie, gaz, wzrosła energia o 40%, woda i opał o 70%, usługi obce mieliśmy w granicach 475 tys. zł, a zwiększają się do 790 tys. zł. Są to głównie, na pewnych elementach oszczędności, ale ogłaszając ponownie 2 czy 3 przetarg na usługi sprzątania, czy dozoru zakładu te koszty o 400-500% rosną, ponieważ unieważniamy przetarg i ogłaszamy ponownie.

Pan Łukasz Janik: Proszę Pana, wzrost cen o 25% to jest czas i miejsce na rozmowy. Wracając do usług obcych, to 790 tys. na sprzątanie i tego typu rzeczy, to jest koszt roczny?

Pan Zbigniew Stankowski: My od 2011 roku nie podwyższaliśmy cen biletów.

Pan Łukasz Janik: Bardzo jestem ciekaw szczegółowej odpowiedzi na temat usług obcych, a jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, czyli o sprzedaż biletów u kierowcy w granicach 90%, czy teraz 62%, to jestem w stanie to zrozumieć, ale czy nie lepsze byłoby obniżenie cen biletów sprzedawanych w kioskach niż podwyższanie tych cen?

Pan Zbigniew Stankowski: Pewnie możemy wprowadzić wszędzie darmową komunikację i kierowca nie będzie sprzedawał biletów.

Pan Łukasz Janik: Nie mówiłem o tym, żeby wprowadzić bezpłatną komunikację tylko, czy rozważał Pan takie rozwiązanie. Wzrost cen powoduje zagrożenia, czy zakładaliście jakieś zagrożenia? Przychody na poziomie 2018 roku, 4 mln 630 tys. zł, a w 2019 roku zakłada Pan 4 mln 324 tys. zł więc jest różnica 300 tys. zł. Podnosimy cenę, a ma nam wzrosnąć sprzedaż biletów. Jak możemy podnosić ceny nie podnosząc jakości usług? Ile wydajemy miesięcznie lub rocznie na naprawę tych autobusów?

Pan Zbigniew Stankowski odpowiedział, że jest to kwota około 30 tys. zł miesięcznie.

Pan Łukasz Janik zapytał, czy pan Prezes dostrzega jakieś zagrożenia odnośnie podwyżki cen biletów?

Pan Zbigniew Stankowski: Jak Państwo zauważyli staram się być bardzo precyzyjny. Jeżeli brakuje około 3 mln zł, liczymy, że 700 tys. zł. będzie uzupełnione wpływami z biletów, z działalności może uda nam się zwiększyć sprzedaż paliwa na naszej stacji oraz gmina podniosła rekompensatę o 1 mln 300 tys. zł. Do 3 mln zł jest jeszcze brakująca kwota. Jest jakaś rezerwa, którą pan Prezydent sobie założył, że ewentualnie będzie zwiększona rekompensata. W 2018 zasługiwaliśmy na rekompensatę 10 mln zł, czyli w 2019 roku będzie o 1 lub 2 mln zł większa.

Pan Dariusz Cecotka: W katalogu tych naszych biletów pojawia się bilet dzienny i pan Prezes powiedział, że będzie on ważny do godziny 23:59. Ja często teraz bywam w Warszawie i taki bilet dobowy kupuję, on kosztuje 15 zł i można korzystać z tramwaju, metra, komunikacji miejskiej, autobusowej również. Tam bilet skasowany o godzinie 13 jest ważny do godziny 12:59 dnia następnego. A u nas taki bilet dobowy skasowany o godzinie 6 to on jest ważny do godziny 23:59. Może powinniśmy się nad tym zastanowić, aby ten bilet był ważny przez 24 godziny? Odnosząc się do Tomaszowa Mazowieckiego, to tam komunikacja miejska jest darmowa tylko dla mieszkańców Tomaszowa, którzy posiadają „Kartę Tomaszowianina”. Więc jeżeli my byśmy chcieli skorzystać z komunikacji to niestety też byśmy zapłacili 3 zł za bilet.

Pan Zbigniew Stankowski: Rozliczenie możemy robić w ciągu doby, a możemy przedłużać o 24 godziny. Ten model nam bardziej pasuje z wielu względów. Mieszkańcom też pasuje. Wolimy sprowadzić taki bilet z 9 zł niż taki za 15 zł, który by trwał 24 godziny. Według nas te 9 zł jest kwotą optymalną.

Pani Krystyna Czechowska: Ja rozumiem, że przedstawiona propozycja była w oparciu o analizę, którą przygotował ekspert zewnętrzny. Jak zrozumiałam, najważniejszym elementem wprowadzonym jest to aby więcej mieszkańców chciało korzystać z komunikacji miejskiej. Z tego co zrozumiałam to jest nacisk na to aby te bilety długo okresowe były jak najbardziej atrakcyjne dla mieszkańców. Czy robił pan Prezes badania pod kątem dochodów przyszłych z biletów długookresowych?

Pan Zbigniew Stankowski: Nasze wyliczenia, czy przypuszczenia zawsze są jakimś obarczone błędem. Liczymy, że część osób zrezygnuje z biletu 2,60 zł i kupi bilet miesięczny. W związku z tym, jeżeli ta liczba wzrośnie znacznie to na pewno te wpływy mamy większe. Część osób będzie nadal kupowała te bilety jednorazowe w kiosku. Do tej pory bardzo mało wprowadzaliśmy podwyżek.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka: Czy ma Pan informacje ile osób kupuje bilety w punktach dystrybucyjnych, a ile u kierowcy? W mojej ocenie mieszkańcy nadal kupują w autobusach bilety co skutkuje tym, że autobusy spóźniają się notorycznie. Czy nie można by zakupić biletomatów, na które moglibyśmy pozyskać pieniądze z Regionalnego Programu Operacyjnego, czyli skorzystać z dofinansowania.



Pan Zbigniew Stankowski: Sprzedaż była w granicach 90%, po wprowadzeniu regulacji w roku 2016 spadła do 70-80%, w roku 2018 była to 61%, liczymy, że wprowadzeniu podwyżki u kierowcy zmniejszy się do 40%. Kontroluje przez 24 godziny czasy przejazdów i nie ma przypadków spóźnień spowodowanych przez zakład. Jeżeli jest w godzinach szczytu pojawi się jakaś kolizja może być spóźnienie 10-15 min ale jest to spowodowane wpływem innych różnych czynników.

Pani Marlena Wężyk-Głowacka: Czy nie obawiają się Państwo, że zwiększy się liczba prywatnych przewoźników w Piotrkowie?

Pan Zbigniew Stankowski: Nie boimy się, bo z analiz nie wynika to. Natomiast biletomaty są bardzo popularne, są to rozwiązania bardzo drogie, koszt biletomatu jest to kwota około 30 tys. zł. Woleliśmy rozmawiać z firmą moBILET, którego aplikacja jest bardzo korzystna i można bez problemu kupować bilety w aplikacji. Jeżeli przedtem trzeba było podać numer swojej karty ludzie się obawiali. Teraz działa to jak portmonetka, czyli można sobie wpłacić 10-15 zł i korzystać z płatnych miejsc postojowych, z biletów komunikacji. Liczymy, że część z osób będzie korzystać z tej opcji.

Pan Andrzej Kacperek Wiceprezydent Miasta: Pan Marcin Gromadzki w swojej analizie sytuacji rynkowej jasno wskazał czego możemy się spodziewać w najbliższej przyszłości po przewoźnikach prywatnych. Najprawdopodobniej oni w ciągu tych dwóch lat całkowicie znikną z rynku. Rzeczywiście był taki moment kiedy udział w rynku przewoźników prywatnych był zdecydowanie większy niż naszego przewoźnika komunalnego. W chwili obecnej, co wynika z opracowania, w sobotę, niedzielę i święta przewoźnicy prywatni w ogóle nie świadczą na terenie miasta usług. W dni robocze funkcjonują tylko w zasadzie na kilku najbardziej z ich punktu widzenia opłacalnych liniach i też tylko w godzinach szczytu. Nie jeżdżą w godzinach wczesnych, rannych i w zasadzie po godzinie 17. W pełni się zgadzam ze stanowiskiem pana Marcina. W ciągu roku, czy dwóch będziemy musieli przejąć świadczenie usług od przewoźników prywatnych. Nie ma zagrożenia takiego, iż przewoźnicy prywatni się odbudują.

Pan Piotr Gajda: Mamy do czynienia z prawdziwym cudem, bo zdaniem pana Prezesa podwyżki nie będą podwyżkami, a w wyniku regulacji wzrośnie liczba użytkowników. Proponuję, aby w §1. „Do bezpłatnych przejazdów uprawnieni są:” wykreślić to uprawnienie Radni Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego oraz prosiłbym o to, aby w poprawce dotyczącej biletów socjalnych wprowadzono całonocną obsługę tych działań.

Pan Jan Dziemdziora: Chciałem zapytać wnioskodawcę, czy chodzi o § 1, czy załącznik nr 2 do uchwały.

Pan Łukasz Janik: Panie Prezesie, przy podwyżce cen biletów założył Pan kwotę około 4 mln 300 tys. zł., a jaka by była kwota nie podnosząc tych cen biletów?

Pan Zbigniew Stankowski: Nie podnosząc tych cen przychód byłby o 700 tys. zł mniejszy.

Pan Łukasz Janik: To dlaczego w roku 2018 dochód był 4.630 tys. zł, a teraz nagle byśmy mieli przychód 3,5 mln zł, czym byłby ten spadek spowodowany?

Pan Zbigniew Stankowski poprosił, aby to pytanie radny złożył na piśmie, to udzieli odpowiedzi pisemnej.

Pan Piotr Gajda: Co prawda pan Jan Dziemdziora stwierdził, że ciężko walczył o ten bilet socjalny ja dziękuję Panu Prezydentowi, bo chyba poniosłem największe koszty związane z walką o ten bilet - dziękuję, że uwzględniono tą moją walkę. Ja zgłosiłem konkretne wnioski i uważam panie Przewodniczący, że najpierw te wnioski trzeba przegłosować.

Pan Łukasz Janik: Wnioskuje o wprowadzenie w mieście Piotrkowie Trybunalskim bezpłatnej komunikacji dla uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych oraz studentów.

Pan Marian Błaszczyszński: Nie ma takiej możliwości aby głosować wniosek, który nie wpłynął na piśmie.

W wyniku głosowania **(16-1-1)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/42/19 w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim wraz z autopoprawką Prezydenta Miasta.

Punkt 5.5

Podjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

Komisja Budżetu, Finansów i Planowania – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania **(17-0-2)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/43/19 zmieniającą uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

Punkt 5.6

Podjęcie uchwały w sprawie powierzenia Spółce z o.o. Piotrkowskie Wodociągi i Kanalizacja wykonywania zadania własnego gminy z zakresu świadczenia usług bieżącego utrzymania kanalizacji deszczowej na terenie miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania **(18-0-0)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/44/19 w sprawie powierzenia Spółce z o.o. Piotrkowskie Wodociągi i Kanalizacja wykonywania zadania własnego gminy z zakresu świadczenia usług bieżącego utrzymania kanalizacji deszczowej na terenie miasta Piotrkowa Trybunalskiego.



Punkt 5.7

Podjęcie uchwały w sprawie aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

Pan Jan Dziemdziora: Jest to ważny dokument, jaka będzie jego moc prawna w dalszym toku postępowania. Rozumiem, że w oparciu o Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego nastąpi nowelizacja Studium obowiązującego do tej pory, a to z kolei wpłynie na sposób sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego. Czy dobrze myślę?

Pan Paweł Czajka Dyrektor Pracowni Planowania Przestrzennego: Co cztery lata ustawowo należy sporządzić taką analizę aktualności studium oraz planów miejscowych. Pomijam już całość prac jaki zespół pani Danuty Walas wykonał. W analizie końcowej wynika jednoznacznie, że dalszy rozwój zagadnień planistycznych w mieście musi być poprzedzony sporządzeniem materiału wyjściowego, czyli nowej ekofizjografii, która jest już lekko de mode, bo przekształcenia przestrzenne w mieście w postaci planów miejscowych, czy decyzje lokalizacji zabudowy, czy decyzje celu publicznego poszły tak daleko, że należy przeprowadzić kolejne badania ekofizjograficzne. Aby sporządzić nową aktualizację, czy w ogóle nowe studium dla miasta Piotrkowa, ten dokument pod nazwą ekofizjografii jest podstawowym dokumentem. Od tego musimy zacząć, dopiero po tym badaniu będziemy mogli przystępować do dokumentu jakim jest studium kierunków rozwoju miasta.

Pan Andrzej Kacperek Wiceprezydent Miasta: Szanowni Państwo, ja wiem, że pan radny miał wątpliwości co do relacji pomiędzy zapisami Studium, a nową specustawą dotyczącą ułatwień realizacji inwestycji mieszkaniowych i towarzyszących. W mojej ocenie ta specustawa w zasadzie nie narusza podstawowej zasady władztwa planistycznego, która stanowi, że władztwo planistyczne pozostaje w gestii organów gminy i społeczeństwa. To nikt inny tylko Państwo będziecie decydować o możliwości realizacji bądź nie, inwestycji mieszkaniowej w oparciu o przepisy tej ustawy, ale decydujące znaczenie będą miały zapisy w Studium. Jest to o tyle korzystniejsza sytuacja, że przepisy obowiązującej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w przypadku sytuacji bezplanowej przewidywały możliwość wydania decyzji ustalającej warunki zabudowy i zagospodarowania terenu, które niekoniecznie musiały być zgodne z obowiązującym Studium, a więc tutaj sytuacja jest z punktu widzenia organów gminy i zasad kształtowania polityki przestrzennej korzystniejsza.

Pan Jan Dziemdziora: Dziękuję Panie Prezydencie, że wyczuł Pan intencje mojego pytania, które podyktowane jest po pierwsze pewną historią, w której niektórzy radni uczestniczyli. Chodzi o pewne protesty, które miały miejsce w ubiegłym roku w rejonie ul. Kasztanowej, gdzie właściciel nieruchomości gruntowej, który wbrew planowi przestrzennego zagospodarowania z budynków jednorodzinnych, chciał budować budynki wielorodzinne. Tamta procedura została wstrzymana, ale w przestrzeni publicznej w ostatnich dniach pojawiło się ogłoszenie Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, które dotyczy rejonu

ul. Folwarcznej - Energetyków. To ogłoszenie wynika z tego co Pan Prezydent wspomniał, że wnioskodawcy opierają się o art. 7 ustawy o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących. Z tego ogłoszenia wynika, że firma „Security SSBO” chce w tym rejonie stawiać 6 budynków mieszkalnych, wielorodzinnych i budynek handlowo-usługowy i wchodząc w tok myślenia Pana Prezydenta da się zauważyć w tej ustawie, którą przytoczyłem, że wnioskodawca nawet przy negatywnym zachowaniu się Rady Miasta odmawiającej zadośćuczynienia temu wnioskowi, będzie miał możliwość wzruszania przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym, czy Wojewodą, takiej decyzji. Wzmacnia się tutaj jakby pozycję potencjalnego inwestora, oczywiście inwestor kieruje się interesem ogółu mieszkańców, tj. braku mieszkań, ale i nie tylko.

W wyniku głosowania **(16-0-1)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/45/19 w sprawie aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Piotrkowa Trybunalskiego wraz z autopoprawką.

Punkt 5.8

Podjęcie uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Koralewej w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania **(16-0-1)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/46/19 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Koralewej w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.9

Podjęcie uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Podole i Małopolskiej w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

Pan Jan Dziemdziora: Ten plan powinien objąć punkt, w którym następuje zrzut ścieków z terenu miasta przywożonych beczkowozami na tą ulicę, gdzie okoliczni mieszkańcy skarżą się, że przy zrzucie tych ścieków czasami przewoźnik nie dbając o nic **1-2 m³** zostawi i wtedy



różne niemiłe zapachy występują. Proszę, aby ten temat uwzględnić przy pracach nad tym projektem.

Pan Paweł Czajka, Dyrektor Pracowni Planowania Przestrzennego: Uchwała, którą będziecie Państwo za chwilę podejmować jest związana z możliwością realizacji, to co było przy uciepłownieniu miasta podejmowane budowa fotowoltaiki na terenach oczyszczalni. Tylko ku temu ten plan jest podejmowany, natomiast plan i żaden plan nie może rozstrzygać o rodzaju prowadzonej działalności gospodarczej. My mówimy o rozwiązaniach planistycznych i technicznych jakie będą obowiązywały na danym terenie.

W wyniku głosowania (16-0-1) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/47/19 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Podole i Małopolskiej w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.10

Podjęcie uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulic: Przemysłowej, Lotniczej, Eryka i Krakowskie Przedmieście w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**
Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (16-0-1) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/48/19 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulic: Przemysłowej, Lotniczej, Eryka i Krakowskie Przedmieście w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.11

Podjęcie uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulicy Wierzejskiej — „Strzelnica” w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinie komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**
Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – **opinia pozytywna**

Pan Paweł Czajka Dyrektor Pracowni Planowania Przestrzennego zgłosił autopoprawkę: W dziale 2 §5 ust. 2 pkt 1 *Zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu telekomunikacji oraz inwestycji natury technicznej i drogowej*” proszę o dopisanie w tym paragrafie po słowie „drogowej” przecinka i słów „w tym parkingów.” Brak tego zapisu nie umożliwi strzelnicy realizacji jakichkolwiek miejsc postojowych i parkingowych na swoim terenie.



W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/49/19 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulicy Wierzejskiej — „Strzelnica” w Piotrkowie Trybunalskim wraz z autopoprawką.

Punkt 5.12

Podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia Regulaminu Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych na terenie Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Opinia komisji:

Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych – **opinia pozytywna**

Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego – opinia pozytywna

W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/50/19 w sprawie przyjęcia Regulaminu Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych na terenie Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Punkt 5.13

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru likwidacji liceów profilowanych, techników uzupełniających, policealnych szkół zawodowych dla których organem prowadzącym jest Miasto Piotrków Trybunalski.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/51/19 w sprawie zamiaru likwidacji liceów profilowanych, techników uzupełniających, policealnych szkół zawodowych dla których organem prowadzącym jest Miasto Piotrków Trybunalski.

Punkt 5.14

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 2 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/52/19 w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 2 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.15

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 3 im. Szarych Szeregów w Piotrkowie Trybunalskim.



Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania **(16-0-1)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/53/18 w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 3 im. Szarych Szeregów w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.16

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 5 im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania **(17-0-0)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/54/19 w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 5 im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.17

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 8 im. Emilii Plater w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania **(17-0-0)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/55/19 w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 8 im. Emilii Plater w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.18

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany siedziby, likwidacji innej lokalizacji prowadzenia zajęć dydaktycznych, wychowawczych i opiekuńczych oraz zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 10 im. Mikołaja Reja w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania **(17-0-0)** Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/56/19 w sprawie zamiaru zmiany siedziby, likwidacji innej lokalizacji prowadzenia zajęć dydaktycznych, wychowawczych i opiekuńczych oraz zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 10 im. Mikołaja Reja w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.19

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 11 im. Henryka Sienkiewicza w Piotrkowie Trybunalskim.



Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/57/19 w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 11 im. Henryka Sienkiewicza w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.20

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany adresu siedziby i ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 12 im. Kornela Makuszyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/58/19 w sprawie zamiaru zmiany adresu siedziby i ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 12 im. Kornela Makuszyńskiego w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.21

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 13 im. Trybunału Koronnego w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/59/19 w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 13 im. Trybunału Koronnego w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.22

Podjęcie uchwały w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 16 im. Polskich Olimpijczyków w Piotrkowie Trybunalskim.

Opinia komisji:

Komisja Oświaty i Nauki – **opinia pozytywna**

W wyniku głosowania (17-0-0) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/60/19 w sprawie zamiaru zmiany ulic w obwodzie Szkoły Podstawowej nr 16 im. Polskich Olimpijczyków w Piotrkowie Trybunalskim.

Punkt 5.23

Podjęcie uchwały w sprawie wyboru przedstawicieli do Komisji Stypendialnej powołanej przez Prezydenta Miasta do kwalifikowania wniosków o przyznanie stypendiów w zakresie twórczości artystycznej i upowszechniania kultury oraz ich wysokości.



Pani Krystyna Czechowska zgłosiła pana Dariusza Cecotkę.

Pan Dariusz Cecotka wyraził zgodę.

Pan Lech Kaźmierczak zgłosił pana Michała Czarczyka.

Michał Czarczyk wyraził zgodę.

Pan Bogumił Pęcina zgłosił pana Mariusza Staszka.

Pan Mariusz Staszek wyraził zgodę.

Pan Marian Błaszczyński zapytał, czy są inne kandydatury. Innych kandydatur nie zgłoszono.

W wyniku głosowania (**17-0-0**) Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr IV/61/19 w sprawie wyboru przedstawicieli do Komisji Stypendialnej powołanej przez Prezydenta Miasta do kwalifikowania wniosków o przyznanie stypendiów w zakresie twórczości artystycznej i upowszechniania kultury oraz ich wysokości.

Dalsze prowadzenie obrad Przewodniczący Rady Miasta Marian Błaszczyński przekazał panu Mariuszowi Staszce Wiceprzewodniczącemu Rady Miasta.

Punkt 6

Raport z wykonania Programu Ochrony Środowiska dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 za rok 2017 i 2018.

Z Raportem zapoznali się:

- Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego,
- Komisja Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych.

Pan Piotr Gajda: Myślałem, że się dowiem, że w wyniku tych działań spadła określona ilość pyłków o określonej gradacji, że znacznie czystsze powietrze jest w Piotrkowie. Również się dowiedziałem, że w ramach ochrony środowiska wyremontowano Aleje Cmentarne. Myślę, że Pan Przewodniczący w przyszłości poważnie potraktuje problem ochrony środowiska i będziemy mieli efekty, a nie kładzenie chodników, kładzenie asfaltów i sianie trawy. W tym raporcie powinien znaleźć się płonący skład materiałów plastikowych w zeszłym roku. Jestem oburzony tym raportem. Selektywne składowanie odpadów? Ludzie przychodzą do mnie na dyżury i pokazują mi jak zbierają te odpady, a później wszystko w jeden pojemnik leci. Jaki jest nadzór nad tym? Ile osób złapano, jakie konsekwencje są z tego wyciągnięte?

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Można szydzić ze wszystkich i ze wszystkiego, natomiast jeśli chodzi o ochronę środowiska to ona składa się z wielu obszarów i tych obszarów jest co najmniej 9, w których podejmujemy działania. To nie są działania tylko i wyłącznie miasta, ale również wszystkich instytucji na terenie miasta, takich jak spółdzielnie mieszkaniowe, które przyczyniają się do poprawy jakości powietrza. Pan się nie odnosił tylko i wyłącznie do jakości ochrony powietrza i to jest tabela nr 3, czyli ten obszar *Ochrona jakości powietrza*, i tam jest wymienione w latach 2017-2018 jakie działania podejmowało miasto i te wymienione przeze mnie instytucje. Jeśli chodzi o jakość powietrza to ani w 2018, ani w 2019 roku w naszym mieście poziom alarmowy stężenia średniego 24-godzinnego nie został przekroczony jeśli chodzi o pył. Ja nie mówię, że u nas jakość powietrza jest tak dobra, że nie musimy już podejmować różnych intensywnych działań, ale to są cyfry, które wynikają z prawa i obowiązku informowania społeczeństwa w przypadku przekroczenia tego typu zdarzeń w naszym mieście. Gdyby Pan przeczytał dokładnie co było

U

tam wykonane w ramach jakości powietrza, to na pewno zmieniłby Pan zdanie. Tam jest tytuł „Przebudowa ul. Cmentarnej”, ale w ramach tej przebudowy jest wykonana kanalizacja sanitarna jak i deszczowa. To jest również ochrona środowiska.

Pan Piotr Gajda: Właśnie przeczytałem i na parunastu stronach jest o sadzeniu trawy, robienie kostki i asfaltu. Uważa Pan, że w czasie tego pożaru nie było żadnego zagrożenia?

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Wbrew pozorom bardzo poważnie podchodzimy do sprawy, bo w trakcie tego pożaru obecny był szef naszego Referatu Zarządzania Kryzysowego i oczywiście fachowcy, którzy się tym pożarem zajmowali. Komendant Państwowej Straży Pożarnej jest fachowcem, żeby określić, czy jest jakieś zagrożenie, czy nie. Gdyby było jakiegokolwiek zagrożenie musielibyśmy podjąć działania. To nie byłaby nasza dobra, czy zła wola tylko obowiązek podjęcia działań. Proszę mieć zaufanie do służb wyspecjalizowanych. Ja też byłem w czasie tego pożaru i rozmawiałem z właścicielem, polegałem jednak na fachowcach.

Pan Sergiusz Stachaczyk: Z Raportu wynika, że wymieniono 245 pieców w ramach programu *Czyste powietrze*. Ile wymieniono pieców w domach jednorodzinnych, a ile w większych kotłowniach?

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: To był program ograniczenia niskiej emisji. W ramach tego programu dostaliśmy środki z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska w wysokości 2 mln zł. Ten program został w pełni zrealizowany. Głównie w domach jednorodzinnych. Na początku Spółdzielnia zgłosiła się do nas w sprawie przyłączenia ciepła do swoich budynków, ale później wycofała się z tego.

Pan Sergiusz Stachaczyk zapytał o pokaz palenia w piecu od góry prezentowany w Rynku Trybunalskim.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Ten pokaz zorganizowali kominiarze. Oni powinni instruować ludzi, którzy posiadają piece w swoich nieruchomościach. To jest sprawa bardzo niebezpieczna, ponieważ nie każdy piec nadaje się do górnego spalania i powoduje ono różne uwarunkowania, które trzeba spełnić, żeby przy okazji nie doprowadzić do problemów związanych z zatruciem tlenkiem węgla i jakiegokolwiek eksplozji.

Pan Sergiusz Stachaczyk: Są prowadzone badania odnośnie palenia od góry i okazuje się, że większość kopących kominów to nie efekt spalania śmieci tylko sposobu jakim się pali. Dobrze byłoby, aby ten pokaz był zorganizowany w innym miejscu, ponieważ w Rynku efekt był prawie zerowy.

Pan Jarosław Bąkowicz: W ramach uzupełnienia dopowiem, że w miesiącu grudniu odbyło się spotkanie w Urzędzie Miasta na temat odgórnej techniki rozpalania w piecach kotłów węglowych. Podjęta została taka inicjatywa, aby przeprowadzić kampanię informacyjną. Ta pierwsza odbyła się w dość krótkim czasie od tego spotkania inicjującego w Urzędzie dlatego do niezbyt szerokiej grupy mieszkańców dotarła ta informacja. Szła ona za pośrednictwem mediów lokalnych i taki był cel, żeby przede wszystkim zaprezentować ten rodzaj rozpalania w piecach węglowych. Są badania, które mówią o tym, iż można zaoszczędzić do 30% na samym opale jak również znacząco zmniejsza się emisja tych szkodliwych pyłów, czy szkodliwych związków do atmosfery. Z tego co kominiarze powiedzieli to będą chcieli tą akcję powtórzyć, będzie to w miesiącu lutym, w dzień targowy

w okolicach hali targowej, bądź też w rejonie stadionu w czasie weekendu. Puściliśmy informację zarówno tekstową, jak również był udostępniony film z tej akcji, który cieszył się dużą liczbą wyświetleń i udostępnień, więc mam nadzieję, że do Państwa radnych też to dotarło.

Pan Sergiusz Stachaczyk: Chciałem uzupełnić, że w Niemczech, Norwegii w większości miast na zachodzie, stawiają na palenie od góry. Wiem, że nie we wszystkich piecach można tak palić ale paląc tą metodą jest duże obniżenie tych szkodliwych substancji.

Pan Jarosław Bąkowicz: Pracownicy Piotrkowskich Wodociągów i Kanalizacji do gospodarstw jednorodzinnych wraz z rachunkami dostarczają ulotki informacyjne dotyczące odgórnego rozpalania pieców węglowych i te ulotki zostały przygotowane przez Urząd Miasta przez Referat Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

Pan Jan Dziemdziora: Została tu podjęta kwestia selektywnego zbierania odpadów. Niedawno ten temat podejmowałem i otrzymałem informacje, że to zjawisko jest monitorowane. Miałem również zdjęcia w kolorze i widać, że te popularne śmieciarki posiadają co najmniej dwie komory, jedną na odpady suche i drugą na odpady zmieszane. U nas po prostu powstaje złudzenie, że wszystkie odpady trafiają do jednego kosza, a tak nie jest. Są tu na sali Państwo z banerami, którzy mają ochotę wyrazić swoje zdanie, które jest zbieżne z tym, o którym dyskutujemy.

Pan Piotr Gajda: Jeżeli chodzi o ochronę środowiska to muszę podziękować jednej osobie tutaj na sali, a mianowicie realnie wykonał to działanie pan Komendant Straży Miejskiej Hoffman. Kiedy zadzwoniłem do Straży Miejskiej, to po 10 min była interwencja i z komina przestało się dymić.

Punkt 7

Sprawozdanie Prezydenta Miasta na prawach Powiatu Piotrkowskiego Trybunalskiego z działalności Komisji Bezpieczeństwa i Porządku w Piotrkowie Trybunalskim za 2018 rok.

Ze Sprawozdaniem zapoznała się Komisja Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego, nie wnosząc uwag.

Rada Miasta przyjęła Sprawozdanie do wiadomości.

Punkt 8

Informacja z działalności Prezydenta Miasta między sesjami.

Rada Miasta przyjęła Informację do wiadomości.

Punkt 9

Informacja Przewodniczącego Rady Miasta dotycząca interpelacji i zapytań, które wpłynęły od dnia 19 grudnia 2018 r. do dnia 29.01.2019 r.

Rada Miasta przyjęła Informację do wiadomości.

Punkt 10

Sprawy różne.



Pan Sławomir Dajcz: Chciałbym zapytać Pana Prezydenta, czy przy obecnym stanie prawnym Spółki ciepłowniczej będzie można skorzystać z dofinansowania zewnętrznego na modernizację kotłów, czy tak jak w przypadku oczyszczalni ścieków musi być w 100% spółką miejską?

Pan Mariusz Staszek: To jest typowe pytanie, które składamy w formie pisemnej, a my jesteśmy w punkcie Sprawy różne.

Pan Piotr Gajda: Zwracam się z prośbą o poparcie dla Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego w Piotrkowie Trybunalskim, w sprawie utrzymania bazy wodnej znajdującej się w Bronisławowie nad Zalewem Sulejowskim. Obecny właściciel nieruchomości wypowiedział WOPR w Piotrkowie Trybunalskim użytkowanie tej bazy. Brak bazy wodnej uniemożliwi WOPR działalność na którym masowo przebywają mieszkańcy naszego miasta.

Pan Mariusz Staszek: Proszę pisemną informację złożyć w Biurze Rady Miasta.

Pan Piotr Gajda zwrócił uwagę na 2,5 godzinną nieobecność na komisji pana Rafała Czajki.

Pani Marlena Węzyk-Głowacka podziękowała p. Z. Antoszczyk i p. E. Sapińskiej za pomoc pani Joannie w otrzymaniu nowego mieszkania.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Pewnie już wszyscy wiedzą, że ukazało się nowe Prawo wodne w 2017 roku. W związku z tym została powołana firma Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie i my wnosiliśmy opłaty za odprowadzanie wód opadowych z terenu miasta Piotrkowa, właśnie do tych instytucji, które się zajmowały wodami, a teraz PGW Wody Polskie, w wysokości 35 tys. zł rocznie, a teraz dostaliśmy decyzję na 750 tys. zł rocznie. Nie jesteśmy odosobnieni, każde miasto dostało takie decyzje ale niestety są to wzrosty w porównaniu do tych, które były na dzisiejszej sesji dyskutowane, zdecydowanie wyższe. Jeszcze musimy wyrównać zeszły rok, więc musimy szykować 1,5 mln zł.

Pan Jan Dziemdziora powiedział, że jeśli chodzi o bilet socjalny to można zapoznać się z jego stanowiskiem czytając protokół Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego.

Pan Lech Kaźmierczak poprosił o analizę odpowiednich służb w sprawie problemu przedsiębiorców Starego Miasta nękanych notorycznie przez jednego przedsiębiorcę z tego rejonu.

Pani Wiesława Olejnik: Chciałam zaznaczyć, że dzisiaj na sali są z nami mieszkańcy bloku przy ul. Sygietyńskiego 3. Wszyscy znamy ich problem od lat, dzisiaj oczekują na kolejną odpowiedź, nadal Państwo nie otrzymali informacji, która dotyczyłaby pism skierowanych do Wojewody Łódzkiego, czy mógłby Pan Prezydent coś na ten temat powiedzieć?

Pan Andrzej Kacperk Wiceprezydent Miasta odpowiedział, że nic nie ma do powiedzenia.

Pan Piotr Gajda: Prosiłbym, żeby Pan poinformował nas jak ta korespondencja wyglądała i żeby ją udostępniono radnym.

Następnie Wiceprzewodniczący Rady Miasta odczytał radnym opinię Prezesa Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim dot. potrzeb Sądu Rejonowego w zakresie

wykonywania pracy przez skazanych oraz informację Prezydenta Miasta o podmiotach, w których jest wykonywana kara ograniczenia wolności oraz praca społecznie użyteczna, z której wynika, że podmiotem realizującym obowiązek przyjęcia skazanych w celu wykonania pracy jest Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta w Piotrkowie Trybunalskim (pisma w załączeniu do protokołu).

Punkt 11

Zamknięcie obrad IV Sesji Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego.

Wobec wyczerpania porządku obrad Wiceprzewodniczący Rady Miasta pan Mariusz Staszek zamknął posiedzenie IV Sesji Rady Miasta.

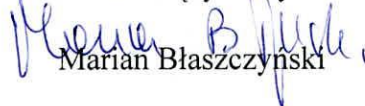
Na tym protokół zakończono.

Załącznik Nr 1 do niniejszego protokołu - szczegółowe wyniki głosowań imiennych.
Załącznik Nr 2 pisma dot. informacji o podmiotach, w których jest wykonywana kara ograniczenia wolności oraz praca społecznie użyteczna.

Adres strony internetowej z nagraniem obrad:

<https://www.youtube.com/watch?v=GiT77TSBCnI>

Przewodniczący Rady Miasta


Marian Błaszczyński

Protokół sporządziła:

Dominika Maślanka 

Monika Kielbik 