

Protokół Nr LIX/22
z sesji Rady Miasta Bydgoszczy
z dnia 18 października 2022 r.
(w godz. 15⁰⁰ – 21⁴⁰)

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska otworzyła LIX sesję Rady Miasta. Powitała osoby, które przybyły na sesję RM. Poinformowała, że sesja została zwołana na wniosek Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwość.

Ad. pkt 2

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska stwierdziła, że listę obecności podpisało 27 radnych, a więc Rada jest władna do podejmowania prawomocnych uchwał i decyzji.

Ad. pkt 3

Powołanie Komisji uchwał i wniosków.

Radny Jakub Mikołajczak w imieniu Klubów Radnych Koalicji Obywatelskiej oraz Nowej Lewicy zgłosił kandydaturę Jakuba Mikołajczaka i Roberta Langowskiego do Komisji uchwał i wniosków.

Radny Paweł Bokiej – *wniosek formalny* – złożył wniosek o możliwość wystąpienia obywatelskiego w sprawie zatrudnienia osób niepełnosprawnych w MZK.

Radny Jarosław Wenderlich w imieniu Klubu Radnych Prawo i Sprawiedliwość zgłosili kandydaturę Bernadety Michałek do Komisji uchwał i wniosków.

Radny Jakub Mikołajczak, radny Robert Langowski i radna Bernadeta Michałek wyrazili zgodę na pracę w Komisji.

Rada przegłosowała wyżej zgłoszone propozycje.

Wynik głosowania:

W. 1 25 głosów „za”.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska poinformowała, że Regulamin Rady Miasta Bydgoszczy określa procedurę wystąpienia obywatelskiego, która musi być przestrzegana.

Radni PiS, jako wnioskodawcy zwołania sesji mogą złożyć wniosek o poszerzenie porządku obrad o wystąpienie mieszkańca Bydgoszczy.

Radny Paweł Bokiej – *wniosek formalny* – w imieniu Klubu Radnych PiS złożył wniosek o poszerzenie porządku obrad o wystąpienie mieszkańca Bydgoszczy dot. zatrudnienia osób niepełnosprawnych w MZK.

Wniosek:

- dot. poszerzenia porządku obrad o wystąpienie mieszkańca Bydgoszczy dot. zatrudnienia osób niepełnosprawnych w MZK.

Wynik głosowania:

W. 2 26 głosów „za”, 1 głos „przeciw”, brak głosów „wstrzymujących”.

Wniosek został przyjęty.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska powiedziała, wystąpienie mieszkańca Bydgoszczy zostanie umieszczona w porządku obrad po punkcie 6.

Ad. pkt 4

Sprawozdanie Przewodniczącej Rady Miasta i Prezydenta Miasta z działalności w okresie międzysesyjnym.

Radny Jakub Mikołajczak – *wniosek formalny* – złożył wniosek o wprowadzenie do porządku obrad Apelu Rady Miasta Bydgoszczy do Prezesa Rady Ministrów. Apel został przesłany drogą elektroniczną do radnych.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska odczytała treść apelu.

Apel Rady Miasta Bydgoszczy
do Prezesa Rady Ministrów

W związku z pismem Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 18 października 2022 roku w sprawie ogłoszenia wyników 5. edycji Programu Inwestycji Strategicznych – Rozwój Stref Przemysłowych oraz nieprzyznaniu dofinansowania dla projektu: Budowa Infrastruktury drogowej w Bydgoskim Parku Przemysłowo – Technologicznym w kwocie 151.900.000,00 PLN apelujemy do Pana Premiera o jak najszybszą odpowiedź na ww. pismo, a także podjęcie działań dla dobra wszystkich bydgoszczan zmierzających do dofinansowania wskazanej inwestycji, mając na szczególnym uwzględnieniu, że aż 8 projektów otrzymało wyższe dofinansowanie, niż to wnioskowane przez Miasto Bydgoszcz.

Radny Jarosław Wenderlich – *wniosek formalny* – zwrócił uwagę, że podczas poprzedniej sesji RM został przyjęty apel, ale inna wersja została przesłana do mediów, która nie uwzględniała poprawki zgłoszonej przez radnych PiS. Na stronie Bydgoszcz Informuje zostało to zmodyfikowane dopiero następnego dnia.

Zapytał z czego wynikało, że inny apel przyjęła RM Bydgoszczy, a inny został opublikowany.

W imieniu Klubu Radnych PiS nie wyraził zgody na poszerzenie porządku obrad. **Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska** stwierdziła, że można tylko ubolewać nad tym, że po raz kolejny okazało się, że radni PiS są przeciwko inwestycjom realizowanym przez miasto Bydgoszcz. Kolejny raz pojawił się problem, iż środki rozdysponowywane przez rząd, nie trafiają do Bydgoszczy a radni PiS-u milczą w tej sprawie, co więcej nawet nie chcą wesprzeć głosu Prezydenta Miasta, radnych i osób, które o te inwestycje walczą. Wyraziła nadzieję, że na najbliższej sesji będzie można powrócić do tego tematu.

Prezydent Miasta Rafał Bruski spodziewał się takiej decyzji Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości. Ponieważ we wszystkich głosowaniach w których jest na szali dobro miasta i mieszkańców Bydgoszczy a dobro partii, zawsze wybierają dobro partii. Również ma nadzieję, że będzie można powrócić do tematu na kolejnej sesji Rady Miasta.

Radny Marcin Lewandowski – *wystąpienie Klubowe* – zwrócił uwagę, że Miasto Bydgoszcz jako jedno z ostatnich w województwie odebrało zapas tabletek jodku potasu, do ewentualnego przekazania mieszkańcom w razie zagrożenia i potrzeby. Zapytał czym spowodowane było to opóźnienie decyzji, na tle innych miejscowości województwa kujawsko-pomorskiego? Czy podobnej sytuacji, względnie późniejszej reakcji można oczekiwać przy innych, ewentualnych działaniach w zakresie zabezpieczenia ludności cywilnej?

Zapytał czy w okresie międzysesyjnym Miasto Bydgoszcz, Urząd Miasta, Prezydent Miasta podjęli jakieś działania w kierunku analizy możliwości zaangażowania miasta w pomoc w dystrybucji węgla dla bydgoszczan? Czy podjęto rozmowy ze spółkami komunalnymi lub innymi podmiotami w temacie sposobu, stopnia i możliwości udziału miasta w łagodzeniu dla mieszkańców skutków aktualnej, trudnej sytuacji energetycznej?

Ostatnio wspomniano o planach usamodzielnienia energetycznego miasta wspólnie z innymi samorządami. Zapytał czy i na ten temat podjęto jakieś rozmowy z ościennymi gminami?

Poprosił o wyjaśnienia dotyczące wydelegowania pracowników Urzędu Miasta na wyjazd do Warszawy w dniu 7 października 2022 r. Zapytał:

- ✓ kto z pracowników został wydelegowany?
- ✓ czy dostali oni diety i w jakiej wysokości?
- ✓ o koszt wyjazdu oraz z jakich środków został on pokryty?
- ✓ jakie zostały osobom wydelegowanym powierzone zadania do realizacji?
- ✓ czy Prezydent Miasta zapraszał mieszkańców Bydgoszczy lub przedstawicieli innych organów władzy samorządowej w tym radnych, na wyjazd a miasto Bydgoszcz oferowało osobom chętnym bezpłatny transport? Jeśli tak, to jakie środki i z jakiego źródła zostały przeznaczone na organizację takiego bezpłatnego przejazdu do Warszawy?

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska przypomniała, że na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, którego członkiem jest radny M. Lewandowski szeroko omawiano temat dotyczący rozprowadzania tabletek.

Za skandaliczne uważa, iż samorządy dowiadują się z telewizji, iż mają zająć się dystrybucją węgla.

Prezydent Miasta Rafał Bruski udzielił odpowiedzi na pytania radnego M. Lewandowskiego:

- ✓ w sprawie odbioru tabletek jodku potasu. Poinformował, że zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, Miasto czekało na polecenie służbowe od Wojewody w tym zakresie.
- ✓ w sprawie dystrybucji węgla. Przypomniał, że minister J. Sasin podczas wrześniowej konferencji prasowej, chwalił burmistrza Otwocka za chęć wspierania rządu w dystrybucję węgla. Podkreślił, że ustawa w tej sprawie ma dopiero zostać przyjęta, będą w niej określone zasady dystrybucji węgla przez samorządy łącznie z zapewnieniem bezkarności dla tych, którzy łamiąc prawo zamówień publicznych w tym obrocie już uczestniczyli. Powiedział, że jeżeli będą stosowne przepisy prawa, to miasto zajmie się tą sprawą dla dobra mieszkańców. Według Prezydenta Miasta R. Bruskiego rząd chce się podzielić porażką z samorządami.

Powiedział, że Zastępca Prezydenta Miasta M. Sztybel spotkał się z przedstawicielami składów węgla. Przedsiębiorcy podnosili, że barierą dostępu węgla dla mieszkańców jest cena oraz jego jakość.

Pod koniec września otrzymał pismo od spółki PGE Paliwa, aby przekonywać spółki miejskie, żeby włączyły się w dystrybucję węgla. Podkreślił, że miejskie spółki nigdy nie zajmowały się dystrybucją węgla oraz zadanie takie nie wynika z ich działalności statutowej. W odpowiedzi na pismo przypomniał Prezesowi PGE, iż w Bydgoszczy działa spółka PGE Energia Ciepła, która zajmuje się sprowadzaniem węgla do Bydgoszczy, ma doskonałą infrastrukturę i mogłaby wykorzystać swój potencjał.

Nie potrafi odpowiedzieć mieszkańcom, gdzie mogą kupić węgiel za tysiąc złotych. Odsyła ich do Premiera i osób, które obiecywały taką kwotę za zakup węgla.

Według ostatnich ustaleń z Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, węgiel dostarczany samorządom ma być za 1500 zł a sprzedawany nie drożej niż 2000 zł. Wyraził nadzieję, że firmy które zajmują się obrotem węgla podpiszą z Miastem stosowne umowy i za ich pośrednictwem będzie można tą usługę dla mieszkańców świadczyć.

Dodał, że w piśmie skierowanym do PGE Paliwa zapytał czy firma dysponuje certyfikatami dopuszczającymi węgiel do obrotu i do spalania? Od trzech tygodni nie otrzymał odpowiedzi.

- ✓ w sprawie wyjazdu do Warszawy. Uważa wyjazd za potrzebny i skuteczny. Przypomniął, że Miasto miało płacić za prąd 500% więcej. Samorządowcy z całej Polski uczestniczyli w proteście przeciwko podwyżkom cen energii. Zachęcał i zafundował wszystkim, którzy chcieli walczyć o miasto wyjazd do Warszawy. W stosunku do korzyści, jakie uzyskało Miasto a więc podwyżki o ok. 100%(i tak wysokiej), koszt wyjazdu wyniósł drobny ułamek % nakładu w stosunku do efektów. Łączny koszty wyjazdu to ok. 2000 zł. Podkreślił, że jeżeli w przyszłości będzie taka potrzeba, to na pewno w tego typu działania będzie się angażował.

Radny Bogdan Dzakanowski poprosił o uzupełnienie informacji do sprawozdania Prezydenta Miasta z działalności międzysesyjnej:

- ✓ dot. wyznaczenia miejsc do prowadzenia handlu w piątki i soboty przez rolników,
- ✓ dot. wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania w postaci podwyższenia limitu kredytowego z 2 000 000 złotych do 30 000 000 złotych dla Komunalnego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej Sp. z o.o., zbycia nieruchomości oraz wynagrodzenia uzupełniającego Prezesa spółki za rok 2021,
- ✓ dot. powołania Rady Nadzorczej w Leśnym Parku Kultury i Wypoczynku „Myślęcinek” Sp. z o.o.,
- ✓ dot. Bydgoskich Obiektów Sportowych Sp. z o.o. i uchwalenia wysokości wynagrodzenia uzupełniającego dla Zarządu Spółki za 2021 r.,
- ✓ dot. wniosków polustracyjnych w związku z likwidacją Spółdzielni Socjalnej „Bydgoszczanka”,
- ✓ dot. uchwały w sprawie Korekty Planu Inwestycji na rok 2022 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy sp. z o.o.

Radny Marcin Lewandowski ponownie zapytał:

- ✓ kto z urzędników został wydelegowany na wyjazd do Warszawy?
- ✓ jakie otrzymał zadania?
- ✓ kiedy zostało wydane polecenie Wojewody dot. odbioru tabletek jodku potasu i kiedy je odebrano?

Podziękował za odpowiedź na temat dystrybucji węgla. Dopytał o szczegóły ustaleń z podmiotami zajmującymi się obrotem węglem.

Poprosił Przewodniczącą Rady Miasta M. Matowską, aby zapisywała się do listy mówców, jeżeli ma zamiar zabrać głos. Podkreślił, że Przewodnicząca RM odpowiada na pytania, które nie były do niej kierowane.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska przypomniała, że zgodnie z Regulaminem Rady Miasta Bydgoszczy Przewodniczący zajmuje się m.in. organizacją przebiegu sesji, może zwrócić uwagę radnym oraz może zabierać głos w każdym momencie obrad.

Prezydent Miasta Rafał Bruski poinformował, że dokument dot. targowisk zostanie dzisiaj dostarczony radnym w związku ze zwołaniem sesji, ponieważ wymaga on podjęcia uchwały.

Pozostałe kwestie, które poruszył radny B. Dzakanowski wynikają z dokumentów przyjmowanych przez Radę Nadzorczą lub Walne Zgromadzenie Wspólników. Do końca tygodnia, przez Zespół ds. Nadzoru Właścicielskiego zostaną dostarczone dokumenty o które wnioskował radny.

Zastępca Prezydenta Miasta Michał Sztybel poinformował, że 10 października Wojewoda skierował pismo do Prezydenta Miasta R. Bruskiego informujące, że zgadza się z tym, iż musi być wydane polecenie zgodne z prawem atomowym, aby rozpocząć dystrybucję tabletek, ale prosi o ich przejęcie i gotowość do dystrybucji. Poinformował, że dystrybucja powinna rozpocząć się w momencie wydania przez niego polecenia. W związku z tym Miasto przejęło tabletki w celu ich przechowywania, ale aby wydawać je komukolwiek dalej, Miasto oczekuje na wydanie formalnego polecenia, zgodnego z prawem atomowym.

Koszt wyjazdu do Warszawy to: 1700 zł bus, 190 zł delegacje. W wyjeździe uczestniczył 1 pracownik Urzędu Miasta oraz 2 pracowników Straży Miejskiej. Osoby te zgodziły się dobrowolnie na wyjazd. Nie będzie publicznie wymieniał ich nazwisk.

Powiedział, że składy węgla są gotowe do współpracy. Jeżeli będą mogły kupić tani węgiel, to z minimalną marżą będą go sprzedawały dalej. Wyraziły gotowość, żeby zapis o wysokości maksymalnej marży znalazł się w umowie. Ta informacja została przekazana na wspólnym spotkaniu Unii Metropolii Polskich i Związku Miast Polskich w kancelarii Premiera RM. Premier powiedział, że projekt ustawy mówiący o tym, że to samorzady a nie składy węgla miałyby realizować dystrybucję jest już gotowy i takich zmian w tym zakresie nie będzie. Mimo to, że składy węgla deklarowały, że nie ma problemu z dystrybucją oraz z siecią dystrybucji, tylko i wyłącznie z ceną po jakiej one muszą kupować węgiel.

Radny Marcin Lewandowski zapytał, jakie zadania zostały przedstawione w poleceniu służbowym wyjazdu?

Prezydent Miasta Rafał Bruski poinformował, że nie zostały wydane żadne polecenia osobom, które jechały do Warszawy. Cel wyjazdu był znany - protest przeciwko podwyżkom cen prądu. Każdy, kto miał ochotę mógł pojechać.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska przekazała podziękowania wszystkim osobom, które zdecydowały się do Warszawy pojechać i o sprawy mieszkańców Bydgoszczy walczyć.

Ad. pkt 5

Informacja o realizacji uchwały Rady Miasta Bydgoszczy z 27 listopada 2019 r. nr XVIII/418/19 w sprawie ustalenia ceny za odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji deszczowej służące do odprowadzania opadów atmosferycznych – problemy wynikające z uchwały, ze szczególnym uwzględnieniem wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z 7 czerwca 2022 r. w sprawie II SA/Bd 1018/21.

Punkt zawiera w szczególności:

- a) wystąpienie przedstawicieli bydgoskich spółdzielni mieszkaniowych,*
- b) wystąpienie Prezesa Zarządu MWiK Sp. z o.o.,*
- c) wystąpienie Prezydenta Miasta Bydgoszczy.*

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska poinformowała, że udział w sesji potwierdził Prezes Zarządu Administrowania Budynkami „SIM” Joanna Błaszczuk oraz Prezes Spółdzielni Mieszkaniowej „Zrzeszeni” Krzysztof Szpakowski.

Pozostałe spółdzielnie przesłały pisma, iż nie wezmą udziału w sesji RM. Większość z nich poinformowała, że stanowisko bydgoskich spółdzielni mieszkaniowych w sprawie przedmiotowej uchwały zostało przedstawione w skardze do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego a jej treść jest znana Radzie Miasta. Korespondencja w tej sprawie znajduje się w Internetowym Asystencie Radnego.

Obecni na sesji RM przedstawiciele spółdzielni nie chcieli zabrać głosu.

Radny Marcin Lewandowski – *wniosek formalny* – poinformował, że radni nie otrzymali kopii pism ze spółdzielni mieszkaniowych. Poprosił o ich niezwłoczne przekazanie lub odczytanie.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska powiedziała, że pisma zostaną za chwilę umieszczone w IAR.

Radca Prawny Anna Flaga – Martynek poinformowała, że sprawa jest na etapie postępowania sądowego. Uchwała podjęta przez Radę Miasta w dniu 27 listopada 2019 r. była konsekwencją zmian, które dokonały się w systemie prawnym w związku z nowelizacją ustawy Prawo wodne oraz ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków. W ramach tych zmian w systemie prawnym, wody zostały pozbawione statusu ścieków. Takie podejście było potwierdzone przez Ministerstwo Środowiska w momencie wprowadzenia zmian, w tych przepisach prawa. Intencją takiej zmiany było podkreślenie, że wody opadowe lub roztopowe są szczególnym rodzajem dobra, które należy chronić. Natomiast nie było intencją ustawodawcy, aby pozbawić możliwości pobierania opłat za świadczenie usługi w postaci odprowadzania wód opadowych lub roztopowych.

Rada Miasta w 2019 r. podjęła uchwałę o ustaleniu ceny. Ponieważ jest to zadanie własne miasta, wykonanie tego zadania zostało zlecone miejskiej spółce Miejskim Wodociągom i Kanalizacji w Bydgoszczy. Spółka ta zajmowała się tym zadaniem własnym, zarówno przed nowelizacją ustawy prawo wodne i ustawy zaopatrzeniowej, jak i po tej nowelizacji.

Podstawą prawną do ustalenia ceny za odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych jest art. 4 ustawy o gospodarce komunalnej. Zgodnie z którym organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego postanawiają o wysokości cen i opłat albo o sposobie ustalania cen i opłat za usługi komunalne o charakterze użyteczności publicznej.

Uchwała z dnia 27 listopada 2019 r. została zaskarżona do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy. W dniu 7 czerwca 2022 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny wydał wyrok w którym wskazał w pierwszej kolejności, iż usługa odprowadzania wód opadowych lub roztopowych mieści się w pojęciu usługi o charakterze użyteczności publicznej co oznacza, że posiada status usługi publicznej a jako taka, mieści się w dyspozycji wcześniej przywoływanego przepisu art. 4 ustawy o gospodarce komunalnej.

Sąd stwierdził, że zorganizowane odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych należy do zadań własnych gmin, jako sprawa kanalizacji w rozumieniu art. 7 ustawy o samorządzie gminnym.

Sąd potwierdził, że w dacie podjęcia uchwały Rada Miasta posiadała kompetencje do tego, aby taką cenę ustanowić na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy o gospodarce komunalnej.

Sąd stwierdził również, iż cena uchwalona przez Radę Miasta ma charakter świadczenia pieniężnego za wykonaną usługę a co za tym idzie, nie może być ona nazywana podatkiem albo podatkiem od deszczu. Jest taką samą opłatą, jak opłata np. za bilet komunikacji miejskiej.

Sąd stwierdził, iż opłaty te nie mają charakteru opłaty przymusowej. Ponieważ odbiorca, w szczególności odbiorcy którzy zamieszkują lub prowadzą działalność gospodarczą na terenie Bydgoszczy, mogą z niej skorzystać, mogą z niej przestać korzystać, mogą z niej skorzystać w sposób ograniczony. Jest to wynikiem tego, że zarówno spółka MWiK jak i Miasto przeprowadziły kampanię edukacyjną, kampanię promocyjną i wyposażyły odbiorców w gotowe rozwiązania. Zostało to wzięte pod uwagę przez sąd, że ta opłata nie ma charakteru przymusowego.

Oznacza to, że Wojewódzki Sąd Administracyjny w Bydgoszczy potwierdził prawidłowość działania Rady Miasta, jeżeli chodzi o wybór podstawy prawnej ustalenia ceny za odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych.

Wątpliwości sądu wzbudził sposób ustalenia cen w uchwale Rady Miasta, czyli nie sama zasadność ich ustalenia na wybranej przez Radę Miasta podstawie, a kwestie techniczno – legislacyjne związane z opisem sposobu ustalenia cen.

Zwróciła uwagę, że w momencie kiedy ta uchwała była podejmowana w 2019 r, nie było w tym zakresie ani dobrych praktyk, ani nie było ugruntowanego orzecznictwa sądowego. W związku z tym, nie było wskazówek wynikających z pewnej praktyki, jak dokładnie takie uchwały miały wyglądać. Kierując się zasadami prawidłowej techniki legislacyjnej oraz brzmieniem przepisów, Rada Miasta przyjęła uchwałę o takiej właśnie treści.

Po przeanalizowaniu tej argumentacji, która znalazła się w uzasadnieniu wyroku Sądu Administracyjnego mimo tego, że sąd potwierdził prawidłowość działania Rady Miasta i jej kompetencje do uchwalenia uchwały, Prezydent Miasta działający w imieniu Rady Miasta podjął decyzje o zaskarżeniu wyroku do Naczelnego Sądu Administracyjnego wskazując, iż uzasadnienie Sądu Administracyjnego w zakresie sposobu ustalenia opłaty nie ma oparcia w art. 4 ustawy o gospodarce komunalnej, co w sposób szczegółowy zostało wskazane w złożonej skardze kasacyjnej.

W chwili obecnej uchwała w dalszym ciągu obowiązuje. Wyrok sądu jest nieprawomocny. Sprawę rozstrzygnie Naczelny Sąd Administracyjny. Miasto oczekuje na wyznaczenie terminu przez sąd.

Radny Jarosław Wenderlich – *wystąpienie Klubowe* – zwrócił uwagę, że w tym punkcie miało być wystąpienie Prezydenta Miasta Bydgoszczy. Ponadto radni nie otrzymali stanowiska spółdzielni mieszkaniowych. Podkreślił, że Radni Rady Miasta Bydgoszczy nie otrzymali wciąż wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, skargi kasacyjnej która została złożona przez spółdzielnie mieszkaniowe, skargi kasacyjnej która została złożona przez Miasto Bydgoszcz czy spółkę MWiK. Budzi to uzasadnione wątpliwości radnych.

Poinformował, że w Opolu Wojewódzki Sąd Administracyjny również stwierdził nieważność uchwały. Tam także jest spór ze spółdzielniami mieszkaniowymi. Przytoczył wypowiedź Rafała Ostrowskiego – Zastępcy Prezesa Spółdzielni Mieszkaniowej w Opolu z Radia Opole z dnia 11 lutego 2022 r. cyt. „ *My jako spółdzielnie stoimy na stanowisku, że brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia takiej opłaty a właściwie quasi podatku, który obciążałby naszych mieszkańców. My nie znajdujemy podstaw prawnych do tego żeby tę opłatę uiszczać. Pomimo tego, że spółka WIK wysyła nam co miesiąc faktury za korzystanie z kanalizacji deszczowej, to my tych faktur nie uiszczamy, bo jesteśmy zdania, że brak podstaw prawnych ku temu. Jeśli byśmy przystąpili do tej opłaty, to spowodowałoby to wzrost opłaty za mieszkanie w zależności od nieruchomości, od 5 groszy za metr kwadratowy miesięcznie do nawet 15 groszy.*”

W Koninie jest podobna sytuacja, ale miasto po orzeczeniu Sądu Administracyjnego zawiesiło pobieranie opłaty.

Zwrócił uwagę, że w pismach spółdzielni mieszkaniowych był szereg zarzutów w stosunku do Rady Miasta Bydgoszczy. Radny liczył, że przedstawiciele spółdzielni będą obecni na sesji, żeby można było się zapoznać ze skargami kasacyjnymi, które zostały złożone. Zawniósł o niezwłoczne ich przekazanie Radzie.

Powołał się na uzasadnienie wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. WSA wskazał, że zasadne jest w akcie prawnym nie tylko uregulowanie wysokości opłaty, co raczej sposobu jej ustalenia. Ostateczna opłata jest bowiem wypadkową ceny oraz najczęściej ilościowego ujęcia świadczonej usługi. W ocenie sądu uchwała tych wymogów nie spełniała. Wskazano po pierwsze, że w akcie prawa miejscowego określono wysokość cen za określone usługi odprowadzania wód opadowych lub roztopowych, jednak nie wiadomo w jaki sposób ceny te zostały skalkulowane. Brak tu jest bowiem regulacji o sposobie ustalenia ceny. Po drugie należy wskazać, że zaskarżony akt prawa miejscowego w sposób iluzoryczny i enigmatyczny odnosi się do ustalenia opłaty. Wskazano także, że organ nie przedstawił żadnego dokumentu z którego ten sposób związany z ustaleniem powierzchni między innymi by wynikał.

Przypomniał o dyskusji na sesji Rady Miasta w dniu 19 października 2016 r. gdzie Prezydent Miasta stwierdził, że nie można być za budową kanalizacji deszczowej i jednocześnie przeciw finansowaniu tego zadania, ponieważ jest to niemożliwe. Była wtedy także dyskusja związana z możliwością pozyskania środków europejskich. Teraz dochodzi do sytuacji, że jest duże zagrożenie utraty środków europejskich, z drugiej strony zakwestionowany jest akt prawa miejscowego, na podstawie którego została wprowadzona przedmiotowa opłata. Podczas tej sesji Prezes Zarządu MWiK S. Drzewiecki mówił, że w 2022 r. gdy projekt inwestycyjny zostanie zakończony, będzie to odpowiednia kwota przychodów. Przypomniał, że przedmiotowa uchwała obowiązuje do końca bieżącego roku. Zapytał czy będzie przedkładany analogiczny projekt uchwały? Czy będzie to projekt, który będzie uwzględniał to, co wskazał Sąd Administracyjny?

W przestrzeni publicznej pojawiła się informacja, że spółdzielnie mieszkaniowe będą kierowały roszczenia do Miasta. Zapytał o wysokość roszczeń, o jakie mogą ubiegać się spółdzielnie mieszkaniowe?

Zastępca Przewodniczącej Rady Miasta Lech Zagłoba – Zyglar przywitał przybyłego na sesję Rady Miasta Posła na Sejm RP Piotra Króla.

Prezydent Miasta Rafał Bruski wyjaśnił, że trzeba cierpliwie poczekać na rozstrzygnięcie sprawy przez sąd. Uważa, że dzisiejsza dyskusja na ten temat nie ma sensu. Wyraził nadzieję, że sąd autonomicznie na bazie swojej wiedzy, doświadczenia i niezależności podejmie stosowne rozstrzygnięcie. Złożył deklarację, że wyroki sądu będzie szanował.

Przypomniał, że projekt deszczowy to projekt nowatorski w skali kraju, który został bardzo dobrze przygotowany. Jednocześnie z dużą świadomością, że jego realizacja nie będzie łatwa. Ze względu na to, że wiele inwestycji jest w ścisłej zabudowie śródmiejskiej a tego typu ingerencje to m.in. problemy związane z instalacjami znajdującymi się pod ziemią, z nośnością gruntów, projektami itp. Wyraził nadzieję, że projekt uda się zrealizować.

Jest zdziwiony, że radny J. Wenderlich nie przygotował się do sesji, która została zwołana na wniosek Klubu Radnych PiS. I nie przekazał wyroku sądu radnym ze swojego klubu.

Podkreślił, że spór dotyczy sposobu ustalenia wysokości opłaty. Przypuszcza, że formuła która powinna być zastosowana w projekcie kolejnej uchwały, to pokrycie kosztów plus minimalny zysk dla spółki.

Radny Jarosław Wenderlich poinformował, że zanonimizowany wyrok można wydrukować z Centralnej Bazy Orzeczeń Sądów Administracyjnych.

Już na poprzedniej sesji prosił o przekazanie tego wyroku radnym, czego nie uczyniono do dnia dzisiejszego. Nie przekazano także skargi kasacyjnej. Radny nie wie, czy Prezydent Miasta ma coś do ukrycia czy nie chciał dyskutować? Ponieważ na ostatniej sesji Rady Miasta nie wyrażał zgody na poszerzenie porządku obrad o punkt dotyczący MZK czy inwestycji wodociągowych.

Prezydent Miasta Rafał Bruski poprosił radnego J. Wenderlicha o zadanie konkretnego pytania. Wówczas osoba, do której będzie ono skierowane udzieli odpowiedzi. Poinformował, że w tej sprawie nie ma nic do ukrycia.

Radna Grażyna Szabelska złożyła następujące pytania:

- ✓ czy obecnie spółdzielnie mieszkaniowe uiszczają opłaty za odprowadzanie wód? Jakie są to kwoty miesięcznie?
- ✓ jeżeli wyrok będzie korzystny dla spółdzielni mieszkaniowych, to ile pieniędzy będzie im musiało zwrócić Miasto?
- ✓ jeżeli wyrok będzie korzystny dla Miasta, to jakie zmiany należałoby wprowadzić w zakresie ustalania cen?

Prezydent Miasta Rafał Bruski poinformował, że działania zostaną podjęta po wydaniu wyroku przez sąd. Wierzy w sprawiedliwe rozstrzygnięcie tego sporu. Poinformował, że ewentualne roszczenia to łącznie kilka milionów złotych, które nie mają wpływu na budżet miasta, ponieważ są to przychody spółki. Jednocześnie podkreślił, że ZDMiKP w imieniu miasta za deszczówkę z miejskich obszarów utwardzonych również wnosi opłatę do MWiK-u.

Radca Prawny Anna Flaga – Martynek poinformowała, że usługa odprowadzania wód opadowych i roztopowych od spółdzielni mieszkaniowych jest świadczona przez spółkę. Łączna kwota wpłat z tego tytułu zostanie sprawdzona i odpowiedź zostanie przekazana radnej G. Szabelskiej.

Przypomniała o punktach z uzasadnienia wyroku sądu, które mówiły o tym, że taka usługa należy do zadań własnych miasta; miasto może je delegować na swoją spółkę; opłata nie jest podatkiem a usługą. Skoro usługa jest świadczona, to za tą usługę należne jest wynagrodzenie. Nawet jeżeli będzie niekorzystne rozstrzygnięcie sądu w tym zakresie, to będzie trzeba przejść na grunt stosunków cywilno-prawnych. Czy rzeczywiście taka usługa została wykonana? Jeżeli tak, to czy należy się za nią wynagrodzenie czy nie?

W przypadku przygotowania nowego projektu uchwały poinformowała, że dzięki wyrokom sądów pojawiły się nowe drogi i możliwości.

Prezydent Miasta Rafał Bruski przypomniał, że nie ma obowiązku odprowadzania wód deszczowych i opadowych do sieci miejskiej. Wszyscy są zachęceni, aby zagospodarowywać wody na swojej działce. Były trzy lata swego rodzaju *vacatio legis*, ponieważ przez ten okres opłaty, które należały się spółce miejskiej były ponoszone z budżetu miasta. Był to wystarczający czas, żeby każdy mógł zadbać o to, aby jak najmniej tych wód było odprowadzanych.

Wiele firm buduje na swoich działkach zbiorniki na wodę, aby nie odprowadzać jej do sieci miejskiej i wykorzystują ją we własnym zakresie.

Radny Jakub Mikołajczak stwierdził, że działania które zostały podjęte już mają swój efekt. Największy w Bydgoszczy płatnik opłaty za retencję w Fordonie, zainwestował we własne zbiorniki. W tej chwili opłatę mają dużo mniejszą, oszczędności sięgają setek tysięcy złotych.

Jest to usługa, którą świadczy miejska spółka. Im więcej środków otrzyma, tym tą usługę będzie świadczyć lepiej. W przypadku deszczy nawalnych, które się coraz częściej w Bydgoszczy zdarzają, spółka dzięki takim inwestycjom jest w stanie zmniejszyć w części straty dla mieszkańców.

Radny Bogdan Dzakanowski w imieniu mieszkańców i firm przekazał podziękowania dla MWiK-u za pomoc i cenne rady w sposobach zagospodarowania deszczówki.

Radny Janusz Czwojda zapytał, jaka kwota z tytułu opłaty za deszczówkę wpływa do Miasta? Czy sąd wskazał, jak prawidłowo powinna wyglądać treść uchwały?

Radny Krystian Frelichowski zapytał czy jeżeli sąd drugiej instancji podtrzyma wyrok, to Miasto będzie musiało zwrócić pieniądze za pobrany podatek tylko spółdzielniom czy wszystkim podmiotom, które tą opłatę uiszczają?

Ile łącznie pieniędzy będzie musiało zwrócić Miasto?

Czy jest zagrożona dotacja na przebudowę kanalizacji deszczowej?

Prezydent Miasta Rafał Bruski kolejny raz poinformował, że środki z opłat trafiają do MWiK-u. Miasto ponosi wydatki, ponieważ jest także usługobiorcą tejże usługi.

Podkreślił, że kwestia sporna to sposób ustalenia ceny.

Radny Robert Langowski zapytał jakie działania podjęły spółdzielnie mieszkaniowe, żeby zagospodarować wody deszczowe ze swoich terenów?

Radny Jarosław Wenderlich przypomniał, że nie uzyskał informacji w sprawie publikacji innego apelu, niż przyjętego przez Radę Miasta Bydgoszczy.

Przypomniał, że radni PiS głosowali „przeciw” tej uchwale. Zapytał retorycznie, kto forsował wadliwą regulację o sposobie ustalenia cen i o sposobie ustalenia opłat? Kto ewentualnie będzie winny, gdyby Naczelny Sąd Administracyjny oddalił skargę kasacyjną Miasta i wyrok Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy się uprawomocni?

Ponownie zawnioskował o przekazanie kopii skarg kasacyjnych w tej sprawie.

Prezydent Miasta Rafał Bruski poinformował, że publikacja apelu wynika z błędu urzędnika. Została załączona nie ta treść, którą należało. Dlatego na drugi dzień zostało to skorygowane.

Uważa, że należy cierpliwie poczekać na wyrok NSA. Sąd potwierdził zasadność wprowadzenia opłaty. Jedynie zakwestionował brak sposobu ustalania ceny.

Powiedział, że najprawdopodobniej na jego wniosek został wprowadzony do porządku obrad sesji RM projekt omawianej uchwały.

Radny Krystian Frelichowski zapytał czy spółka robiła obliczenia, ile ewentualnie będzie musiał zwrócić pieniędzy?

Prezydent Miasta Rafał Bruski powiedział, że w najgorszym przypadku będzie trzeba przejść na grunt stosunków cywilno-prawnych. Jest usługa, jest wykonawca, jest usługobiorca i zapłata za usługę. Ewentualnie np. spółdzielnie mogłyby starać się udowodnić, że usługa była świadczona za drogo, ale takiej sytuacji nie ma. Prezes MWiK jest w stanie udowodnić na podstawie księgowości, jakie poniósł w związku z tym koszty a jakie osiągnął przychody. Spółka nie zwróci pieniędzy, ponieważ wykonała usługę na podstawie zawartej umowy.

Radny Janusz Czwojda uważa, że dzięki formule płacenia kończy się „betonoza” na terenach spółdzielczych.

Ad. pkt 6

Informacja Prezydenta Miasta Bydgoszczy, Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej oraz Prezesa Zarządu MZK Sp. z o.o. o najnowszych zmianach w rozkładach jazdy komunikacji publicznej w Bydgoszczy.

Zastępca Dyrektora ds. Transportu w Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej Rafał Grzegorzewski wyjaśnił, że zmiany w rozkładach jazdy wynikają z faktu, że wieloletnia umowa zawarta z MZK posiada mechanizmy waloryzacyjne. W przypadku tej umowy jest to waloryzacja o dwa wskaźniki. Pierwszy dot. wzrostu cen paliw – z wagą waloryzacji stawek jednostkowych 25%, drugi dot. inflacji – z wagą 75% w stawkach jednostkowych. Zaprezentowany podział wynika ze struktury kosztów w MZK. Waloryzacja odbywa się w cyklach kwartalnych. W roku bieżącym mamy do czynienia ze znacznym wzrostem cenotwórczych wskaźników. W przypadku paliwa na koniec września (3 kwartały) nastąpił wzrost 47,3% w stosunku do 2021 r. Z tym wzrostem należało się zmierzyć waloryzując stawki jednostkowe w wynagrodzeniu dla MZK. Mamy również do czynienia ze wskaźnikiem inflacji, który wynosił w I kwartale - 9,7%, w II kwartale - 13,9%, w III kwartale – 16,3%. Są to wzrosty w stosunku do analogicznych okresów roku poprzedniego: I kwartał - 2,8%, II kwartał -8,7%, III kwartał – 12,1%. Wypadkowa tych wskaźników spowodowała, że przystąpiono do waloryzacji stawki jednostkowej w MZK. Ponadto w budżecie miasta zostały zbilansowane wydatki związane z komunikacją miejską.

Stawki jednostkowe w MZK biorąc pod uwagę wypadkową dwóch czynników wzrosły o 16,5% w stosunku do roku poprzedniego. Powyższe oznacza, że odnotowano istotny wzrost tych wskaźników. W związku z powyższym zostały także wprowadzone zmiany w rozkładach jazdy. Biorąc pod uwagę skalę zjawiska, można było zlikwidować dwie, trzy linie komunikacyjne, ponieważ taki jest skutek finansowy. Powyższe działanie spowodowałoby pozbawienie niektórych osiedli połączeń komunikacyjnych. Sama likwidacja linii autobusowych i tak wymusiłaby pewne zmiany w obszarze oddziaływania tych linii. W związku z tym zdecydowano się na korektę częstotliwości na większej liczbie linii, tak aby skutek w sposób bardzo mocny nie dotyczył poszczególnych osiedli tylko rozłożył się równomiernie na całe miasto.

Przedstawił strukturę zmian. Wprowadzono zmianę polegającą na zawieszeniu funkcjonowania linii w relacji między rondem Toruńskim, a rondem Jagiellonów. Działanie było wynikiem przeprowadzonych badań potoków pasażerskich. Wykorzystanie autobusów na tej linii było znikome. Wprowadzono jedyne zmiany tramwajowe dotyczące: przekształcenia linii T1 w dzień powszedni, w linie szczytową, funkcjonującą w godz. od 5.00 do 8.30 i od 13.30 do 16.30, zawieszenie linii T1 i T7 w soboty, niedziele i święta oraz w wakacje zrezygnowano ze wzmocnień szczytowych na liniach 5 i 7. Na liniach tramwajowych innych zmian nie wprowadzono jak np. redukcja częstotliwości na pozostałych liniach tramwajowych.

W dni powszednie, szkolne wprowadzono zmiany w częstotliwości kursowania z 15 minut, na 17,5 lub 20 minut. Zmiany były poprzedzone analizą potoków pasażerskich. Wprowadzono zmianę dot. zawężenia okresów szczytowych, które dotychczas występowały od 5.00 do 9.00 i od 13.00 do 17.00, od godzin od 5.00 do 8.30 i 13.30 do 16.30. Częstotliwości wieczorne zostają wprowadzone wcześniej od około godz. 18.00. Powyższe zmiany zostały wprowadzone na liniach: 52, 54, 61, 64, 65, 68, 71, 74, 77, 79, 89, 55, 56, 62, 67, 69, 51, 58.

W dni powszednie, w wakacje wprowadzono zmiany w częstotliwości kursowania z 15 do około 20 minut oraz zostały zawężone okresy szczytowe, częstotliwości wieczorne zostały wprowadzone od godz. około 18.00. Powyższe zmiany dotyczyły linii: 52, 54, 61, 64, 65, 68, 71, 74, 77, 79, 89, 55, 56, 62, 67, 69, 51, 58.

W soboty zostały wprowadzone zmiany w częstotliwości kursowania autobusów z około 20 do około 25 minut. Częstotliwości wieczorne zostały wprowadzone wcześniej. Powyższe zmiany dotyczyły linii: 52, 54, 57, 61, 64, 65, 68, 71, 74, 77, 79, 89, 53, 55, 56, 67, 69, 51, 58.

W niedzielę wprowadzono zmiany w częstotliwości kursowania z 20 do 30 minut na linii nr 54.

Dodał, że wpływ na zmiany w rozkładzie jazdy miały problemy, które wystąpiły na rynku i były związane z deficytem kadry kierującej autobusami. Problemy były zgłaszane przez Spółkę MZK. Braki odpowiadały zatrudnieniu 30 – 35 kierowców. Wprowadzone zmiany pozwoliły na zniwelowanie tego problemu. Rozkłady są realizowane w pełnym zakresie.

Dodał, że szczegółowe informacje dotyczące zmian w rozkładach jazdy znajdują się na stronie internetowej.

Prezes Zarządu MZK Sp. z o.o. Piotr Szalkowski oznajmił, że przyczyny zmian w komunikacji publicznej omówił Zastępca Dyrektora ZDMiKP.

Zastępca Prezydenta Miasta Mirosław Kozłowicz powiedział, że odpowie na pytania radnych. Dodał, że zmiany dotyczą około 6,5% przewozowych wozokilometrów. Powyższe spowoduje zmniejszenie kosztów w skali przyszłego roku o około 14 mln zł.

Poinformował, że w dniu wczorajszym spotkał się z Przewodniczącym RO Wilczak – Jary oraz członkami Stowarzyszenia na rzecz Transportu Publicznego w Bydgoszczy, podczas którego zostały złożone konkretne propozycje zmian w komunikacji publicznej dot. cięć oraz wzmocnień niektórych linii. Propozycje zostały zebrane. Zostaną wycenione przez ZDMiKP. Na tej podstawie zostaną podjęte kolejne decyzje.

Poseł na Sejm RP Piotr Król podziękował za zwołanie sesji, gdyż kwestia komunikacji publicznej w Bydgoszczy budzi kontrowersje.

Powrócił do przyczyn kryzysu w komunikacji publicznej. W komunikacji publicznej występują dwa główne bloki kosztów: związany z kupnem środków transportu i ich utrzymaniem oraz zatrudnieniem kierowców. Na rynku brak jest kierowców z prawem jazdy uprawniającym do kierowania pojazdem o dmc powyżej 3,5 tony. Po wybuchu wojny w Ukrainie sytuacja jest dramatycznie zła, gdyż rynek wspierał się kierowcami z Ukrainy.

Zwrócił uwagę, że niezależną od miasta przyczyną był np. COVID.

Omówiły przyczyny pierwszego strajku. Uważa, że w Bydgoszczy podjęto racjonalną decyzję polegającą na tym, że część rynku przewozów pasażerskich została oddana w przetargach prywatnym podmiotom. Sama idea i konstrukcja jest zasadna. Powyższe pozwala MZK porównywać się z rynkiem i weryfikować swoje koszty. W pierwszej umowie, którą otrzymała firma konkurencyjna dla MZK nie został zawarty zapis, że pracownicy wykonujący usługi na rzecz pasażerów powinni być zatrudnieni w oparciu o umowę o pracę. Dodał, że od umowy zlecenie nie były odprowadzane składki do ZUS. Zapytał, z czego wynikało, że ZDMiKP zdecydował się na takie rozwiązanie? Firma prywatna osiągnęła mniejszy koszt funkcjonowania. W Polsce w między czasie zmieniło się prawo i od umów zlecenie też odprowadza się ZUS. ZDMiKP zmienił formułę. Przyczyna pierwszego strajku nie leżała po stronie MZK. Umowa powierzenia, którą proponowano Prezesowi MZK spowodowałaby łamanie przez niego prawa.

Zapytał, kto w ZDMiKP podjął decyzję, aby zapis nie był wprowadzony do umowy (dot. zatrudnienia pracowników na podstawie umowy o pracę)?

Dodał, że kierowcy z uprawnieniami do przewozów pasażerskich są uznawani za elitę zawodu. Są to pracownicy niezwykle pożądanymi na rynku pracy. Utrata takiego pracownika może być stratą bezpowrotną.

Przypomniał, że próbował mediować także w drugim strajku. Uważa, że ZDMiKP nieprawidłowo komunikuje się ze Spółką MZK.

Zauważył, że aby skorzystać z parkingów, które powstają w mieście powinny być spełnione dwa warunki: budowa inwestycji i atrakcyjna oferta miasta w zakresie komunikacji publicznej. Parkingi powstają, ale miasto jednocześnie dokonuje cięć w komunikacji publicznej. Dostrzega w tym działaniu miasta brak konsekwencji.

Zapytał:

✓ czy cięcia dotyczą tylko kursów realizowanych przez MZK?

✓ czy dotyczą także kursów u przewoźników obsługujących pozostałe linie?

Prezydent Miasta Rafał Bruski przypomniał, że drugi strajk, o którym wspominał Poseł na Sejm RP był nielegalnym buntem. Kwestię strajku określa ustawa o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.

Przypomniał, że kwestia park&ride była szczegółowo omawiana na poprzedniej sesji Rady Miasta. Zadeklarował, że system będzie dostosowywany do potrzeb mieszkańców.

Zauważył, że sytuacja finansowa w mieście Bydgoszczy jest wynikiem ustaw podejmowanych w Sejmie. Miasto straciło na podatku od osób fizycznych – PIT. Środki przepadły bezpowrotnie. Powiedział, że dotychczas miasto realizowało wiele inwestycji. Obecnie przy konstruowaniu budżetu będzie zmuszony podjąć raczej niepopularne decyzje.

Przypomniał, że miasto kupuje od MZK usługę. W związku z powyższym spółka nie wykonała usługi zamówionej i zakupionej przez miasto. Dodał, że rozkłady jazdy zostały dostosowane do możliwości przewozowych.

W ostatnim przetargu warunki dla przewoźników zostały określone na takim poziomie, na jakim funkcjonują w MZK.

Wyraził nadzieję, że poczynione oszczędności pozwolą na to, że w Spółce będzie można więcej zarabiać oraz będzie prężna finansowo.

Dodał, że na 8 godzin pracy, kierowca jeździ 2/3 czasu pracy, a 1/3 stanowi przerwy np. I i II śniadanie. Od Prezesa MZK będzie wymagał optymalizacji czasu wykorzystania autobusów i kierowców. Przeprowadzone działania spowodują, że spółka będzie konkurencyjna w stosunku do innych przewoźników.

Radny Szymon Róg – *wystąpienie Klubowe* – stwierdził, że wzrost kosztów jest niejako pretekstem, sposobem na wyjaśnienie przyczyn z komunikacją miejską. W konsekwencji powyższe prowadzi do „zwijania” komunikacji miejskiej w Bydgoszczy od kilku lat.

Przypomniał, że w grudniu 2020 r. rozpoczął się projekt – tramwaj na ul. Kujawskiej – gdzie została zmniejszona częstotliwość kursowania tramwajów, zlikwidowano kilka linii tramwajowych, skrócono linię nr 61, pomimo licznych protestów mieszkańców.

Stwierdził, że na portalu *Bydgoszcz Informuje* został umieszczony komunikat ZDMiKP, w którym mieszkańcy zostali poinformowani, iż zmiany zostały wprowadzone tylko na liniach z mniejszą liczbą pasażerów, a kursy zostaną dostosowane tak, aby zminimalizować utrudnienia w poruszaniu się po mieście. Poinformował, że na linii nr 54 wycięto 4 z 7 kursów, 90 kursów ograniczono do 62. Linia 54 łączy Osiedle Piaski z Osiedlem Błonie.

Na linii nr 56 najpierw część kursów ograniczono do ul. Lisiej, następnie w styczniu 2016 r. nastąpiło odcięcie linii od ronda Jagiellonów, w grudniu 2020 r. linia została odcięta od Bydgoskiego Parku Przemysłowego, obecnie odbywają się kolejne cięcia. Drastycznie jest cięta linia tramwajowa nr 1.

Remedium na niezadowolenie mieszkańców ma być umiejscowienie numerów telefonów do przewoźników w pojazdach komunikacji publicznej. Rozwiązanie uznał za ciekawe.

Zmiany w rozkładach jazdy tramwajów związane są między innymi ze wzrostem cen prądu, które mają wzrosnąć w 2023 r. Zapytał, dlaczego z takim wyprzedzeniem zmiany zostały wprowadzone?

Do radnych są zgłaszane postulaty dot. zwiększenia ilości kursów, ale również oszczędności, które można byłoby wprowadzić.

Obecne cięcia w komunikacji zaprzeczają idei park&ride.

Przypomniał, że na system ITS miasto wydatkowało 53 mln zł. (wysokie dofinansowanie unijne). Niestety tablice systemu ITS nie pokazują odjazdów w czasie rzeczywistym. Gdy dochodzi do godziny odjazdu kurs nagle znika i okazuje się, że system jest drogą zabawką, gdyż nie spełnia swojej roli.

Zapelował o otwartość na głos i potrzeby mieszkańców. Korzyści płynące z komunikacji miejskiej są szerokie i nie należy ich szukać w rozliczeniach Excel.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska uważa, że dobrze się stało, że numery do przewoźników zostały zamieszczone w środkach komunikacji publicznej. Zapewniła, że codziennie korzysta z komunikacji publicznej i system zdarza się, że „szwankuje”, ale przynosi więcej korzyści dla mieszkańców.

Uważa, że rząd okrada samorządy z pieniędzy.

Prezydent Miasta Rafał Bruski uważa, że mieszkańcy powinni mieć czytelny obraz, kto za co odpowiada? Nie czuje się winny sytuacji, że nie przyjechał autobus. Usługodawca nie informuje miasta wcześniej, że dany autobus nie wyjedzie. Rada Miasta (na wniosek Prezydenta Miasta) przyjmuje uchwałę, w której zabezpieczone są środki na funkcjonowanie Spółki. Radni nie zgłaszali postulatów dot. zwiększenia kwoty. ZDMiKP odpowiada, że aby za zabezpieczone środki zagwarantować komunikację publiczną w mieście. Uważa, że była współpraca między Dyrektorem ZDMiKP, a ówczesnym Prezesem MZK.

Informacja została umieszczona w autobusach po to, żeby mieszkańcy wiedzieli kto odpowiada za: spóźnienia, brud w pojeździe. Za powyższe odpowiada przewoźnik, a nie Prezydent Miasta, czy ZDMiKP. Dotychczas wszystkie telefony były kierowane do ZDMiKP lub Urzędu Miasta. Mieszkańcy płacą za usługę i mogą wymagać odpowiedniej jej jakości od usługodawcy.

Przypomniał, że swego czasu bydgoscy redaktorzy specjalizujący się w komunikacji publicznej zajęli się tematem i po przeanalizowaniu siatki połączeń stwierdzili, że można komunikację zorganizować lepiej, ale potrzebne byłoby dodatkowe 10 mln zł. Otwarty jest na podobne rzeczowe podejście do tematu za środki zagwarantowane w budżecie miasta.

Posel na Sejm RP Piotr Król zadał następujące pytania z prośbą o odpowiedź na piśmie:

- ✓ kto personalnie w Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej był odpowiedzialny za to, żeby w umowie dla prywatnych przewoźników nie zawarto zapisu, aby zatrudnieni pracownicy musieli pracować w oparciu o umowę o pracę?
- ✓ jeżeli te osoby nadal pracują w ZDMiKP, to czym się aktualnie zajmują?
- ✓ jeśli poniosły konsekwencje, to jakie?

Stwierdził, że okradani byli emeryci, którzy od emerytury odprowadzali podatek PIT. Jest zwolennikiem rozwiązania, aby emeryci nie płacili podatku PIT.

Przypomniał, że całość dochodów podatkowych z sektora samorządowego – 2015 r. – 75,1 mld zł., na koniec 2021 r. – 114 mln zł.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska zwróciła uwagę na inflację. Jest przeciwko sytuacji, w której rząd nie oddaje samorządom pieniędzy, które im zabrał. Powyższą sytuację nazywa kradzieżą.

Prezydent Miasta Rafał Bruski poprosił Posła na Sejm RP o chwilę uwagi, gdyż chciałby pokazać tylko jeden slajd. Wskazał na wykres, który pokazuje kształtowanie się dochodów z PIT od 2011 r. Przyrost roczny wynosi do 2019 r. – 7 – 8% średnio. Kolejna linia wskazuje, jakie środki mogłoby miasto osiągnąć, gdyby nie „Polski Ład”. Rząd dwa razy w ramach rekompensowania utraty dochodów przez samorzady podzielił środki. Program spowodował utratę środków. Samorzady nie mają więcej pieniędzy. Złożył propozycję, że jeżeli dochody z PIT wzrosną do poziomu sprzed „Polskiego Ładu” to komunikacja zostanie przywrócona do dotychczasowego stanu plus 10%.

Radny Paweł Bokiej zauważył, że do 2019 r. nakłady na komunikację w stosunku do budżetu nie rosły. W związku z powyższym można mieć wątpliwości, co do złożonej deklaracji.

Główne argumenty „za” wprowadzonymi cięciami to brak kierowców i rosnące ceny paliw. MZK twierdzi, że jest w stanie obsłużyć wszystkie kursy. Dodał, że ceny paliw były już na dotychczasowym poziomie, gdy podnoszono ceny biletów komunikacji publicznej.

Jest chaos decyzyjny. Uważa, że kursy są wykreślane na chybił – trafił. Poinformował, że Błonie jest osiedlem, które nie posiada komunikacji tramwajowej. Jest najbardziej poszkodowanym osiedlem jeśli chodzi o cięcia w kursowaniu autobusów. Przypomniał, że w miesiącu wrześniu Prezydent Miasta poinformował o sukcesie inwestycyjnym w postaci Centrum Logistycznego Zalando w Parku Przemysłowym. Po czym ZDMiKP obcina kursowanie autobusu linii nr 59 tj. jednego z dwóch możliwych środków dotarcia do miejsca. Uważa, że cięcia nie były przemyślane, zaplanowane, a mieszkańcy nie zostali o nich rzetelnie poinformowani.

Radny Bogdan Dzakanowski zapytał, jak zostaną zrealizowane postulaty złożone podczas spotkania z Zastępcą Prezydenta Miasta M. Kozłowiczem?

Posiada informacje od kierowców, że nie mają czasu na potrzeby fizjologiczne, ponieważ cały czas są w trasie.

Dodał, że mieszkańcy zgłaszają, iż autobusy są przepełnione. Na przystanku pozostaje 14 – 15 osób, gdyż nie są w stanie wsiąść do autobusu.

Zapytał, czy prawdą jest, że nie będzie dodatkowych kursów w dniu 1 listopada 2022 r.?

Oznajmił, że do firmy obsługującej autobusy nie można się dodzwonić. Poprosił o wnikliwe przeanalizowanie kursowania linii nr 58. ZDMiKP powinien przyjmować skargi od mieszkańców i ewentualnie wyciągnąć konsekwencje wobec przewoźnika.

Radna Grażyna Szabelska uważa, że mamy do czynienia z kolejnym dużym kryzysem w komunikacji miejskiej. Wskazała na wieloletnie niedokapitalizowanie Spółki MZK przez miasto. Prawdopodobnie powyższe jest główną przyczyną aktualnej sytuacji. Odnosi wrażenie, że nie dostrzega się społecznej roli komunikacji w debacie. Na komunikację miejską należy patrzeć w kategoriach społecznych, a nie tylko ekonomicznych. Ta rola powinna być na pierwszym miejscu. Komunikacja miejska w dużym stopniu kształtuje jakość życia w mieście.

Zapytała:

- ✓ czy planowane są zwolnienia motorniczych tramwajów?
- ✓ czy ekologiczny plan np. inwestycja w nowe tramwaje, ekologiczne autobusy zostanie wstrzymany? Czy będzie nadal kontynuowany? Uważa, że zaproponowane cięcia dowodzą zmianie strategii miasta w tym zakresie.
- ✓ dlaczego cięcia dotyczyły tych najbardziej zatłoczonych linii?

Odniosła się do likwidacji linii tramwajowych nr 1 i 7 w weekendy. Uważa, że jest to sprzeczne z polityką prorodzinną miasta, gdyż powyższe utrudnia weekendowy odpoczynek mieszkańców w Myśliczynie.

Prezydent Miasta Rafał Bruski zauważył, że kursowanie środków komunikacji publicznej należy kupić. Zmiany są możliwe na etapie tworzenia budżetu.

Odczytał fragment dokumentu pn. Plan optymalizacji kosztów i organizacji działalności MZK: *I tak obecnie w komunikacji autobusowej 27% dni powszednie i 30% w soboty, niedzielę i święta czasu pracy kierowców na liniach komunikacyjnych to postoje. W skrajnych przypadkach to nawet 50%. W komunikacji tramwajowej 32% w soboty, niedzielę. Czas pracy motorniczych to postoje. Optymalnym parametrem uwzględniającym właściwe czasy wyrównawcze zapewniające punktualność oraz ustawowe przerwy na posiłki, odpoczynek oraz specyfikę komunikacji tramwajowej powinny zamknąć się średnio w odsetku 20% dla autobusów, 25% dla tramwajów.* Wyraził nadzieję, że zaplanowane założenia zostaną zrealizowane. Dodał, że czynnikami społecznymi nie można zaspokoić roszczenia finansowego.

Radny Wojciech Bartoszek powiedział, że niezrozumiała jest kwestia zatrudnienia w MZK. Media oraz Prezydent Miasta informowały, że brakuje 35-40 etatów. Z drugiej strony radni są informowani, że były cięcia w etatach kierowców MZK w pierwszej fazie planowania np. do $\frac{3}{4}$ etatu. Uważa, że cięcia w etatach mogą spowodować, że kierowcy odejdą z pracy i spółka już ich nie odzyska.

Ma nadzieję, że mieszkańcy będą korzystać z parkingów park&ride i komunikacji publicznej.

Poinformował, że osoby korzystają z komunikacji publicznej w weekendy, gdyż dojeżdżają na studia zaoczne, pracują. Poinformował, że w Fordonie nastąpiło całkowite cięcie linii tramwajowej nr 7 i wprowadzono kursowanie co pół godziny tramwaju nr 10. Wyraził zadowolenie z prowadzonych rozmów Zastępcy Prezydenta Miasta z przedstawicielami Rad Osiedli.

Zapytał:

- ✓ na jakiej zasadzie dobierane były cięcia w komunikacji?
- ✓ z kim konkretnie konsultowano zmiany w rozkładach jazdy?

Zasadność cięć uważa za niezrozumiałą.

Radny Robert Langowski powiedział, że nie zgadza się ze stwierdzeniem, że zatrudnienie pracowników w firmie prywatnej na umowę zlecenie jest korzystniejsze. Przetarg wygrany na kilka lat nie gwarantuje kierowcom firmy prywatnej, tak jak kierowcom MZK, że będą pracować zawsze. Prywatny przewoźnik jest „gorzej” traktowany, gdyż MZK ma dopłatę do wozokilometra o 24% wyższą.

Przypomniał, że w Łodzi w miesiącu marcu wprowadzono 30% podwyżkę cen biletów, a w październiku o kolejne 10%. W Nowym Targu wprowadzono podwyżkę o 18%, w Trójmieście – o 26%, w Olsztynie – o 25%, w Rzeszowie cena jednorazowego biletu wzrosła z 4 zł. do 5 zł. W Gorzowie trwa dyskusja nad wyłączenie tramwajów z obiegu i zastąpienie ich autobusami. W Rzeszowie na ponad 220 autobusów 117 jest na gaz CMG. Gaz w 2021 r. kosztował 2 zł. za m³, w 2022 r. kosztuje prawie 13,77 zł.

Radny Krystian Frelichowski zaapelował do Prezydenta Miasta, aby przez tydzień korzystał z komunikacji miejskiej i wsłuchał się w głosy mieszkańców. Mieszkańcy skarżą się na komunikację publiczną. Do czasu pracy należy dodać 3 h czasu podróży komunikacją. Zwrócił uwagę, że zmniejszyła się liczba wagonów w tramwajach np. linia nr 6. Tramwaje jadą zatłoczone.

Radna Bernadeta Michałek uważa, że należy mieć na uwadze nie tylko komfort jazdy, ale także bezpieczeństwo. Osobiście doświadcza sytuacji, że osoby zostają na przystankach, gdyż autobus jest zatłoczony i nie ma możliwości, aby do niego wsiąść.

Radny Marcin Lewandowski przypomniał, że jako przyczynę kryzysu w komunikacji wskazano czynniki makroekonomiczne, po czym wskazano także na deficyty kadrowe. Zwrócił uwagę na dwie tezy:

- ✓ mówi się, że największym zasobem przedsiębiorstw są ludzie,
- ✓ za sukcesy i porażki przedsiębiorstw odpowiedzialni są przede wszystkim liderzy.

Zapytał:

- ✓ jakie działania podjął poprzedni Zarząd MZK, aby poprawić sytuację personalną w Spółce np. szkolenia?
- ✓ jak prowadzona była polityka kadrowa? (działania pozapłacowe)
- ✓ od kiedy występował w sposób zauważalny i trwały problem kadrowy w Spółce?
- ✓ czy prawdą jest, że w okresie pandemii nastąpiły zwolnienia wśród kierowców?

Radny Jarosław Wenderlich przypomniał, że o raporcie NIK radni będą dyskutować w kolejnym punkcie porządku obrad. Odniósł się do zawartej w dokumencie kwestii około 32 mln zł. rozliczeń, które w ocenie NIK – u są należne Spółce MZK. Dodał, że równocześnie trwa w Urzędzie Miasta kontrola RIO. Z dostępnego protokołu wynika, że Zastępca Dyrektora w ZDMiKP oświadczył, że ZDMiKP nie ma zobowiązań w stosunku do MZK. Poprosił o wyjaśnienie powyższej sytuacji. Zapytał, czy są powyższe zobowiązania, czy ich nie ma?

Zwrócił uwagę, że można podać przykłady miast, które wprowadzają darmową komunikację publiczną np. od przyszłego roku miasto Kalisz.

Zapytał o rozbieżność w komunikatach? Zauważył, że na stronie MZK podnosi się, że nie ma żadnych problemów z zatrudnieniem motorniczych, realizacją kursów w komunikacji tramwajowej. Zapytał, o politykę informacyjną jednostek UM spółek komunalnych, w ogóle Miasta Bydgoszczy?

Poruszył kwestię zaległości za bilety komunikacji publicznej.

Zapytał:

- ✓ ile na chwilę obecną wynosi zadłużenie?
- ✓ ile środków udało się wyegzekwować?
- ✓ ilu dyrektorów zatrudnionych jest w MZK?
- ✓ jaka ich liczba planowana jest docelowo?

Prezydent Miasta Rafał Bruski zwrócił uwagę, że odpowie na pytania w kolejnym punkcie porządku obrad, gdyż tego punktu dotyczyły pytania.

Radny Janusz Czwojda przypomniał, że cięcia w komunikacji są spowodowane wzrostem cen produktów, a nie tylko prądu. Uważa, że polityka budowy buspasów była słuszna i obecnie się bardzo sprawdza.

Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Joanna Czerska – Thomas zauważyła, że pracownicy MZK walczyli o środki, a przez to jaką formę protestu wybrali tj. bunt zostali pozbawieni części wynagrodzenia.

Stwierdziła, że życzenia dot. darmowej komunikacji, ekologicznego taboru, zwiększenia częstotliwości kursowania zostaną w sferze marzeń ze względu na ograniczanie możliwości samorządom i okradanie mieszkańców Bydgoszczy.

Przypomniała, że Bydgoszcz otrzyma o 300 mln zł. mniej środków. Do dnia dzisiejszego nie wiadomo o ile wzrosną ceny za energię.

Radny Jerzy Mickus uważa, że debata była potrzebna. Prezydent Miasta poinformował, że nie ma optymistycznych wieści, ani dla pracowników MZK, ani dla pasażerów. Zapytał:

- ✓ czy środki (14 mln zł. oszczędności) zostaną przeznaczone np. na wynagrodzenia dla pracowników?
- ✓ czy dalszy odpływ pracowników spowoduje, że Prezydent Miasta rozważy możliwość likwidacji Spółki?

Radny Jarosław Wenderlich poinformował, że Kalisz wprowadził rozwiązanie, które spowoduje, że mieszkaniec, który posiada kartę mieszkańca nie będzie ponosił kosztów zakupu biletu – darmowa komunikacja.

Ponowił pytanie dot. rozbieżności w polityce informacyjnej ZDMiKP i MZK, zaległości za bilety, ilości dyrektorów w MZK.

Radny Szymon Róg zaapelował o otwartość na głosy mieszkańców, społeczników.

Zapytał:

- ✓ jakie analizy były poczynione przed dokonaniem zmian w rozkładach jazdy?
- ✓ czy głos był brany pod uwagę?
- ✓ o przybliżenie kwestii potoków pasażerskich?
- ✓ o kwestię ITS?
- ✓ o kwestię nadajników GPS?

Radna Grażyna Szabelska uważa, że Radna J. Czerska – Thomas bezprawnie używał słowa okradanie mieszkańców. Poprosiła o odniesienie się do kwestii, w której przewidywano deficyt, a w I półroczu nadwyżka budżetu wyniosła 116 mln zł. i 129 mln zł. nadwyżka operacyjna. Poprosiła o komentarz do powyższego.

Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Anna Mackiewicz zasugerowała, aby w odpowiedziach skupić się na najnowszych zmianach w rozkładach jazdy komunikacji publicznej w Bydgoszczy. Pakiet pozostałych informacji zostanie przekazany radnym w pkt. 8.

Prezydent Miasta Rafał Bruski poinformował, że zwróci się do Przewodniczącej Rady Miasta o poszerzenie porządku obrad sesji zaplanowanej na dzień 26 października br. o punkt dot. uwzględnienia zmiennych przy planowaniu komunikacji publicznej. Powyższe wskaże złożoność problemu w wielu aspektach.

Zastępca Prezydenta Miasta Mirosław Kozłowicz odpowiedział na wyżej zadane pytania:

- ✓ dot. przypadku kiedy nie przyjechał autobus zgodnie z rozkładem. Są to uwagi nie do organizatora transportu, a do operatora. Jeśli autobus linii nr 62 nie przyjechał, to oznacza, że z jakiegoś powodu kurs wypadł. Dodał, że po zmianach rozkładów jazdy tego typu uwagi nie będą się pojawiać, gdyż liczba kierowców jest wystarczająca.
- ✓ dot. tablic ITS. Tablice informują o ilości minut do przyjazdu autobusu. Liczba wynika z pomiaru czasu na podstawie pozycji GPS. Pojazd nie jest zalogowany do systemu gdy tablica wskazuje konkretną godzin, ale przyjedzie zgodnie z rozkładem jazdy.
- ✓ dot. „zwijania” komunikacji. Miasto rozwija komunikację publiczną i w nią inwestuje.
- ✓ dot. ilości kierowców. Stwierdził, że do tematu odniesie się Prezes MZK. Dodał, że Przewodniczący Związków Zawodowych zgłaszał na posiedzeniu komisji doraźnej konieczność zmniejszenia usługi przewozowej przez MZK z uwagi na braki kadrowe.
- ✓ dot. spotkania z przedstawicielami Rady Osiedla. Poinformował, że wszystkie postulaty zostały spisane. ZDMiKP po ich oszacowaniu zarekomenduje wdrożenie konkretnych rozwiązań.
- ✓ dot. korzystania z komunikacji publicznej przez władze miasta. Oświadczył, że korzysta z komunikacji publicznej i wszelkie uwagi dot. tej dziedziny zgłasza.
- ✓ dot. deficytów kadrowych. Stwierdził, że problem dotyczy całego kraju, nie tylko Bydgoszczy. Kierowców brakuje. Od kilku lat każdego roku (bez jednego) płace pracowników MZK były rewaloryzowane. Nie ma wiedzy jak sytuacja wyglądała w spółkach prywatnych. Ponadto wdrażana jest rewaloryzacja stawki przewozowej.
- ✓ dot. oszczędności w wysokości 14 mln zł. Wyjaśnił, że jest to kwota, która jest wynikiem zwiększonych wskaźników informacji paliwowej na przyszły rok.
- ✓ dot. zadłużenia. Wyjaśnił, że z informacji uzyskanych od Skarbnika Miasta wynika, że zadłużenie nieznacznie spada.

Zastępca Dyrektora ds. Transportu w Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej Rafał Grzegorzewski odpowiedział na wyżej zadane pytania:

- ✓ dot. redukcji częstotliwości kursowania u prywatnego przewoźnika. Wyjaśnił, że powyższe redukcje dotyczyły także przewoźnika IREX – Trans. W pierwszej swojej wypowiedzi wskazał na linie, których dotyczyły redukcje i zostały wymienione linie prywatnego przewoźnika.
- ✓ dot. wprowadzenia zapisu w umowie, który dot. zatrudnienia pracowników o umowę o pracę. Wyjaśnił, że za sytuację odpowiada osobiście, gdyż zarządza tym pionem. Stwierdził, że w momencie organizacji przetargu nie było wymogów ustawowych, aby zapisy się pojawiły. Zapisy nie zostały wpisane, gdyż kierował się zasadą swobody prowadzenia działalności gospodarczej. Zapisy nie znalazły się także w umowie podpisanej z MZK. Operatorzy nie byli traktowani różnie. Obecnie zapis został wpisany do przetargu w odniesieniu do przewoźnika komercyjnego, a w umowie z MZK nadal tego wymogu nie ma. MZK zatrudniały komplet załogi na umowę o pracę, ale także otrzymywały wynagrodzenie wyższe o 16 – 18 % w 2021 r., niż przewoźnik prywatny.
- ✓ dot. załatwiania potrzeb fizjologicznych. Wyjaśnił, że wszystkie wymogi zawarte w ustawie o czasie pracy kierowców są spełnione. Każda przerwa, która się należy kierowcy jest w rozkładzie jazdy uwzględniona. Rozkłady są przewymiarowane tzn. przerwy są za długie. Jest to jeden z najważniejszych elementów przy budowie rozkładów jazdy. Dodał, że są realizowane jeszcze przerwy wyrównawcze, które nie wynikają z ustawy tylko z zaburzeń w regularności.
- ✓ dot. przypadku kiedy nie przyjechał autobus zgodnie z rozkładem. Wyjaśnił, że jest podział odpowiedzialności między organizatorem transportu, a operatorem. W momencie zajęcia miejsca w pojeździe następuje zawarcie umowy. ZDMiKP jest odpowiedzialny, jako emitent biletów. Gdy pojazd nie przyjedzie na przystanek - zgodnie z prawem przewozowym - odpowiedzialność ponosi operator. Radny wskazał, że informację o tym, że autobus nie przyjedzie, gdyż nie było kierowcy powinien przekazać ZDMiKP. Wyjaśnił, że kierowca przychodzi do pracy 3.30 – 4.00. Dyspozytor podejmuje szereg działań, żeby tej sytuacji zaradzić. Jediną drogą jest automatyzacja procesu. System ITS, gdy był wprowadzany w 2019 r. obejmował wiele funkcji np. lokalizacja pojazdu, punktualność. Element obecnie omawiany także był dyskutowany tzn. jak sobie ma poradzić dyspozytor w systemie w momencie niepojawienia się kierowcy w pracy. Tego elementu nie udało się przeforsować, gdyż dyskusja sprowadzała się do tego, iż dyspozytor ma zbyt wiele zajęć, aby jeszcze dokonywać zmian w systemie. Tego typu modyfikację można przeprowadzić.

Zadeklarował, że odnowi rozmowy z MZK i przewoźnikiem prywatnym w sprawie wdrożenia tej funkcjonalności. Wymagana jest ingerencja dyspozytora w system.

- ✓ dot. sposobu opracowania redukcji. Wyjaśnił, że cały proces tworzenia rozkładu jazdy i kształtowania sieci komunikacyjnej jest przemyślany. Proces został przygotowany w oparciu na macierzach wykorzystania zdolności przewozowej. W przypadku redukcji częstotliwości rozwiązanie macierzowe ma to do siebie, że można zasymulować napelnienie pojazdów po wprowadzeniu redukcji. Sytuacje przepelnionych autobusów pojawiały się też wcześniej np. na skutek zaburzenia regularności.
- ✓ dot. redukcji w okresie pandemii. Zwrócił uwagę, że na skutek pandemii nie zostały wprowadzone redukcje w ofercie przewozowej.
- ✓ dot. 14 mln zł. oszczędności. Wyjaśnił, że kwoty nie można nazwać oszczędnościami. Jest to wartość, o którą mniej zostanie wydane w 2023 r.
- ✓ dot. wzmocnień w dniu 1 listopada. Wyjaśnił, że będą w dniu 1 listopada 2022 r. wprowadzone wzmocnienia.

Prezes Zarządu MZK Sp. z o.o. Piotr Szalkowski odpowiedział na wyżej zadane pytania:

- ✓ dot. cięć w komunikacji publicznej. Powiedział, że ma świadomość, że zmiany w rozkładach jazdy były dokuczliwe dla mieszkańców, ale także kłopotliwe dla osób podejmujących decyzje o zmianach w rozkładach jazdy. Zmiany były niezbędne i konieczne, aby urealnić możliwości Spółki. Uważa, że zmiany musiały być wprowadzone, aby usługę wykonywać na właściwym poziomie. Na powyższe rozwiązania wskazywał w planie optymalizacji. Przypomniał, że we wrześniu 7 autobusów nie wyjeżdżało na trasy, w sierpniu 5. Od października wszystkie autobusy wyjeżdżają zgodnie z rozkładem jazdy. Uważa, że cięcia powinny zostać wdrożone wcześniej. Ponadto problemy z miesiąca września podważyły zaufanie mieszkańców do komunikacji. Zasygnalizował, że braki kadrowe dotyczyły nie tylko spółki miejskiej, ale także prywatnego przewoźnika.
- ✓ dot. zmniejszenia przewozów tramwajowych. Wyjaśnił, że organizator przedstawił nowe rozkłady jazdy, do których Spółka się dostosowała. W związku ze zmniejszeniem przewozów nie jest przewidziane zwalnianie pracowników. Część osób zgodziło się na zmniejszenie etatyzacji. 14 pracowników zmniejszono etatyzację z całego etatu na $\frac{3}{4}$. Są to jedyne rozszady związane z cięciami w komunikacji tramwajowej. W tak dużej załodze zdarzają się rotacje kadrowe.
- ✓ dot. problemu z kierowcami i działań Zarządu. Wyjaśnił, że problem narastał od jakiegoś czasu. Systematycznie kierowców ubywało. Ówczesny Zarząd w kwietniu poszukiwał pracowników, finansował uzyskanie właściwego prawa jazdy, świadectwa kwalifikacji. Ponadto kurs był organizowany przez Urząd Pracy. Frekwencja była bardzo mała.

Z trzech kursów skorzystało 7 osób, które od początku października zostało zatrudnionych w Spółce. Osoby nie są chętne do tego rodzaju pracy, gdyż jest to praca ciężka i niewdzięczna, wykonywana we wszystkie dni tygodnia. Na powyższe ma także wpływ wysokość wynagrodzenia.

- ✓ dot. rozbieżności informacyjnej. We wrześniu, gdy ZDMiKP planował ograniczenia w komunikacji tramwajowej, Zarząd MZK zamieścił komunikat wyjaśniający sytuację. Komunikat ZDMiKP był nieprecyzyjny i sugerował, że Spółka posiada kłopoty w komunikacji tramwajowej i autobusowej. Zarząd MZK poinformował, że komunikacja tramwajowa jest wykonywana w 100%.
- ✓ dot. czasu pracy. Gdy w sierpniu przygotowywał dokument tak sytuacja wyglądała jak przedstawił wyżej Prezydent Miasta. Dodał, że sytuacja wymaga zmiany, ale jest bardzo trudna do realizacji, gdyż na nią mają wpływ różne czynniki. Chciałby, aby komunikacja była przyjazna i funkcjonalna dla pasażerów, a także żeby była w miarę tania. W przypadku linii nr 52 w soboty czas postoju na końcówkach stanowi 41% czasu pracy – dot. 5 autobusów.
- ✓ dot. kosztów prywatnego przewoźnika i uprzywilejowanej pozycji pracowników MZK. Wyjaśnił, że nikt nie ma gwarancji, że będzie pracował 5,10 lat, czy więcej. Koszty prywatnego operatora są mniejsze, niż MZK, gdyż zatrudnia pracowników na podstawie „umowy śmieciowej”. W organizowanym przetargu firma IREX – Trans również złożyła ofertę, ale w związku z zapisem, że pracownicy mają być zatrudnieni w oparciu o umowę o pracę, złożyli najdroższą ofertę. Także sposób zatrudniania ma bardzo duży wpływ na całość kosztów.
- ✓ dot. liczby kierowców. Poinformował, że do 1 października br. brakowało 42 kierowców. Obecnie występuje optymalny stan. Nie ma niebezpieczeństw, że będą kłopoty w wykonywaniu komunikacji.
- ✓ dot. ilości dyrektorów w MZK. Obecnie działa jednoosobowy Zarząd i 3 dyrektorów. Ówczesny Zarząd składał się z dwóch członków Zarządu i 3 dyrektorów. W najbliższej przyszłości (maksymalnie kilka miesięcy) planuje funkcjonowanie 2 członków Zarządu i 1 dyrektor.

Radny Bogdan Dzakanowski przypomniał, że rozkłady jazdy ustala ZDMiKP. W imieniu mieszkańców poprosił o uruchomienie e – maila, na który mieszkańcy będą mogli składać swoje skargi. Odpowiedzi byłyby udzielane przez ZDMiKP. Ponadto ZDMiKP może na podstawie powyższych zgłoszeń rozliczyć przewoźnika, gdy dany autobus nie przyjedzie zgodnie z rozkładem jazdy.

Radny Marcin Lewandowski zapytał, jakie stosowane są zabezpieczenia przed dalszym odpływem kierowców? A w konsekwencji przed dalszymi cięciami? Przypomniał, że przed pandemią były cięcia w kursach. Zapytał, czy powyższe miało związek z realizowaną inwestycją na Miedzyniu?

Poinformował, że płace nie były waloryzowane w ostatnich latach.

Radny Szymon Róg podniósł kwestię cięć w rozkładach tramwajowych. Zapytał, dlaczego obecnie dokonano cięć, skoro ceny prądu mają wzrosnąć w 2023 r.?

Za niewyczerpany uważa temat GPS w ITS. Zwrócił uwagę, że znika na tablicy czas przyjazdu, a autobus się nie pojawia. Zapytał, dlaczego autobusy „widmo” znikają tuż przed przystankiem?

Radny Robert Langowski przypomniał, że podczas strajku pojawiały się głosy, iż w spółce jest przerost osób pracujących w administracji nad kierowcami. Zapytał:

- ✓ czy w powyższym zakresie jest możliwość redukcji etatów?
- ✓ czy jest potrzebna, czy nie?

Radna Bernadeta Michalek zapytała i ewentualnie poprosiła o sprostowanie informacji, które posiadają radni, iż nieprawdą jest, że są przedłużane umowy zawierane na czas określony. Zapytała:

- ✓ ile osób w ostatnich dwóch tygodniach nie otrzymało nowych umów na czas nieokreślony?

Zwróciła uwagę, że na przystankach końcowych brak jest toalet np. Wilczak.

Prezydent Miasta Rafał Bruski podziękował Prezesowi MZK za wystąpienie. Prezes jest doświadczoną osobą w zarządzaniu spółką.

W sprawie rekompensat. Wyjaśnił, że system był „nieodporny na obecną inflację”. W momencie zawierania umowy inflacja wahała się od 0 do 2%.

W związku z powyższym waloryzacja roczna była wystarczająca, uzależniona od wskaźników GUS, od ceny paliwa. Obecnie inflacja jest na poziomie 17%.

W związku z powyższym realizowany jest system kwartalnej waloryzacji tj. uwzględniającej wskaźnik GUS i wskaźnik wzrostu cen paliwa.

Prezes Zarządu MZK Sp. z o.o. Piotr Szalkowski odpowiedział na pytania:

- ✓ dot. dalszego odpływu kierowców. Uważa, że rozwiązaniem jest wzrost wynagrodzenia. Dzięki zmianie sposobu waloryzacji można wynagrodzenie od 1 października br. podnieść o 360 zł. Zdaje sobie sprawę, że wynagrodzenia powinny być wyższe i godniejsze. W planie optymalizacji wskazał na oszczędności, które mogą być poczynione. W niektórych segmentach można dokonać zmniejszenia zatrudnienia np. na miejsce osoby odchodzący na emeryturę przesuwac pracownika.
- ✓ dot. zatrudnienia kadry administracyjnej i kierowniczej. Wyjaśnił, że zmniejszenie zatrudnienia, o którym mówił wyżej dotyczy także kadry administracyjnej i kierowniczej. Planuje się większą redukcję etatów na stanowiskach nierobotniczych, niż robotniczych.
- ✓ dot. przedłużenia umów. Wyjaśnił, że do 33 miesięcy ustawowych pracownicy zatrudnieni są na czas określony. Po 33 miesiącach zatrudnia się pracowników na czas nieokreślony.
- ✓ dot. toalet. Zapewnił, że Spółka ma zapewnioną część socjalną na dużo lepszym poziomie, niż jest to u konkurencji. Zapewnił, że sytuację przystanku końcowego Wilczak sprawdzi.

Zastępca Prezydenta Miasta Mirosław Kozłowicz wyjaśnił, że jeśli autobus nie przyjedzie to po wyczerpaniu czasu przyjazdu taki kurs znikną z tablicy ITS.

Zastępca Dyrektora ds. Transportu w Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej Rafał Grzegorzewski wyjaśnił, że są dwie przyczyny, gdy tablica wyświetla odjazdy w czasie rzeczywistym i nagle przestaje je wyświetlać: 1. nastąpił błąd w systemie, 2. przerwa w komunikacji z autobusem.

W sprawie toalet. Wyjaśnił, że rozkłady jazdy są tak skonstruowane, aby na jednej końcówce była toaleta. Przyznał, że na przystanku Wilczak nie ma toalety.

W sprawie kursowania linii nr 1 i 7. Wyjaśnił, że w momencie przygotowania projektu był brany pod uwagę nie tylko aspekt braku kierowców, ale także potoki pasażerskie. Pozostawienie linii na dotychczasowym poziomie spowodowałoby wprowadzenie większych cięć w autobusach. Powyższe byłoby nieuzasadnione. Należało zachować w tej kwestii równowagę.

Prezydent Miasta Rafał Bruski poinformował, że jeden z omawianych projektów ustaw dot. energii elektrycznej zakłada zobowiązanie samorządów do oszczędności energii elektrycznej na poziomie 10%, a nawet 20%. Są to drastycznie duże cięcia w skali miasta. Dodał, że jednym z głównych odbiorców energii są tramwaje.

Ad. pkt 7

Mieszkaniec Bydgoszczy przedstawił odpowiedź Spółki MZK na pytanie w trybie dostępu do informacji publicznej.

Przedstawił pytania:

- ✓ ile osób zatrudnia MZK w Bydgoszczy ogółem?
- ✓ jaki jest wskaźnik procentowy zatrudnienia osób z niepełnosprawnością w Spółce MZK?
- ✓ jakie składki w wysokości kwotowej odprowadza MZK na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych z tytułu niezatrudnienia osób z niepełnosprawnością w skali roku?

Odpowiedź miała uwzględniać stan obecny oraz dane w przeciągu ostatnich 5 lat. Została udzielona odpowiedź od 2018 r., w którym to roku Spółka MZK zapłaciła 1 mln 314 tys. 796 zł. „kary na PFRON” zatrudniając ogółem 1 127 osób, w tym tylko dwie osoby z niepełnosprawnością.

W kolejnych latach sytuacja kształtowała się następująco:

- ✓ w 2019 r. kwota wyniosła 1 mln 142 tys. 177 zł. przy zatrudnieniu 1165 osób, w tym 2 osoby z niepełnosprawnością,
- ✓ w 2020 r. – 1 mln 117 tys. 776 zł. – 1110 osób, w tym 4 osoby z niepełnosprawnością,
- ✓ w 2021 r. – 1 mln 110 tys. 528 zł. – 1074 osoby, w tym 7 osób z niepełnosprawnością,

- ✓ do końca września 2022 r. – 839 tys. 588 zł. – 1032 osoby, w tym 5 osób z niepełnosprawnością.

W związku z powyższym zaapelował nie tylko do Spółki MZK, ale do wszystkich Spółek o wyższy poziom zatrudnienia osób z niepełnosprawnością. Dodał, że wydatków na rzecz PFRON można byłoby uniknąć gdyby w poszczególnych latach stan zatrudnienia osób z niepełnosprawnością przekroczył 6%. Powyższe przynosi korzyści dla osób niepełnosprawnych w postaci wynagrodzenia, ale także Spółce w postaci oszczędności oraz pozwoli poprawić wizerunek firmy, jako przyjaznej osobom z niepełnosprawnością.

Prezydent Miasta Rafał Bruski podziękował za wystąpienie, w którym została ukazana skala problemu oraz możliwości pomocy. Poprosił Koordynatora Zespołu ds. Właścicielskich, aby wszystkie miejskie spółki w raportach kwartalnych składały powyższe informacje.

Radny Marcin Lewandowski podziękował za wystąpienie. Wskazał, że 6% ze 1200 pracowników stanowi 72 osoby. Taka wymiana kadrowa zapewne nie byłaby łatwa i musiałaby być rozłożona w czasie. Kierunek jest godny rozważenia, zwłaszcza w perspektywie oszczędności około 1 mln zł. rocznie. Podziękował Prezydentowi Miasta za deklarację zajęcia się sprawą.

Ad. pkt 8

Informacja Prezydenta Miasta Bydgoszczy, Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej oraz Prezesa Zarządu MZK Sp. z o.o. o wynikach kontroli NIK dot. nadzoru właścicielskiego LBY.410.002.11.2022.

Prezydent Miasta Rafał Bruski stwierdził, że sprawa LBY.410.002.11.2022 dotyczy kontroli prowadzonej w Spółce MZK. W związku z powyższym w pierwszej kolejności powinien wypowiedzieć się Prezes Zarządu MZK. Ustosunkuje się do tematu w trybie nadzoru nad Spółką.

Prezes Zarządu MZK Sp. z o.o. Piotr Szalkowski poinformował, iż w ramach kontroli NIK zatytułowanej *Nadzór właścicielski nad spółkami z udziałem jednostek samorządu terytorialnego oraz wpływu zobowiązań spółek na zadłużenie samorządów w województwie kujawsko – pomorskim* została sprawdzona firma MZK. Zakres przedmiotowej kontroli obejmował realizację zadań i powierzonych obowiązków przez Spółki nadzorowane przez jednostki samorządu terytorialnego. Okres objęty kontrolą: od 1 stycznia 2017 r. do dnia zakończenia kontroli z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem w zakresie analizy danych sprawozdawczo – finansowych dot. spółek. Analizą obejmuje się lata 2017 – 2020. Czas trwania kontroli od 13 stycznia 2022 r. do 25 marca br. Został przekazany raport, w którym uwag nie stwierdzono.

Jedynie stwierdzono 3 wnioski końcowe:

1. kontynuowanie działań w celu rozliczenia rekompensat za wykonywanie usług publicznego transportu zbiorowego za lata 2017 – 2019,
2. przestrzeganie w ramach postępowań o udzielenie zamówień publicznych obowiązujących zasad dot. opisu przedmiotu tych zamówień,
3. niezwłoczne podejmowanie działań mających na celu wyegzekwowanie należnych kar umownych, w każdym przypadku zwłoki w realizacji przedmiotu zamówienia.

Na podstawie stwierdzonych wniosków ówczesny Zarząd MZK udzielił następującej odpowiedzi NIK: Działając w imieniu Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o., jako jednostki kontrolowanej informuję o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych zawartych w wystąpieniu pokontrolnym P/22/050 z dnia 26 lipca br. w zakresie wniosku *1 dot. kontynuacji działań w celu rozliczenia rekompensat za wykonanie publicznego transportu zbiorowego za lata 2017 – 2019*, w wyniku prowadzonych negocjacji między MZK Sp. z o.o., a miastem Bydgoszcz – organizatorem transportu, reprezentowanym przez ZDMiKP przyjęto sposób łącznego rozliczenia rekompensaty, o której mowa w art. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Wspólnoty Europejskiej dla każdej z umów za lata 2014 – 2020 w odniesieniu do umowy 194/IT/2013 z dnia 30 grudnia 2013 r. dot. przewozów autobusowych na lata 2014 – 2025 w odniesieniu do umowy 223/TO/2014 z dnia 30 grudnia 2014 r. dot. przewozów tramwajowych. W załączeniu kopia oświadczenia stron w sprawie rozliczenia i rekompensaty.

W zakresie wniosku *2 dot. przestrzegania zasad dot. opisu przedmiotu zamówienia publicznego*, Zarząd Spółki zamierza zadbać o procedury wspierające osobom przygotowującym opis przedmiotu zamówienia w warstwie prawnej zagadnienia w szczególności przez konsultacje ze specjalistami w przypadkach budzących wątpliwości, a także aktywizować pracowników do pogłębiania wiedzy o realiach rynku właściwego dla danych dostaw celem obiektywizacji przedmiotu zamówienia na etapie przygotowań postępowań.

W zakresie wniosku 3 Zarząd Spółki planuje zapewnić właściwą komunikację między poszczególnymi komórkami organizacyjnymi Spółki oraz odpowiedzialnymi za poszczególne obszary działalności pracownikami, celem szybkiego przepływu pełnych informacji dot. wykonania umowy w sprawie zamówienia publicznego w szczególności diagnozowania zwłoki i niezwłocznego podejmowania czynności windykacyjnych dot. kar umownych z zastrzeżonych w umowach.

Radny Bogdan Dzakanowski – *wystąpienie Klubowe* – powiedział cyt. „Pani Przewodnicząca! Panie Prezydencie! Wysoka Rado! Mieszkańcy Miasta Bydgoszcz! W szczególności Panie Przewodniczący Związku Zawodowego, Panie Andrzeju Arndt. Pana bardzo przepraszam za to, że ostatnio na sesji nie zabrałem głosu, bo nie miałem tej wiedzy, którą mam dzisiaj.

Przepraszam również, za to, że kierowcy muszą zgłaszać się do Prokuratury, do Policji i zeznawać. Za to Pana przepraszam. Nie miałem tej wiedzy, którą mam dzisiaj.

Wiedzę, którą mamy przez kontrolę NIK – u jest porażająca. Tak, porażająca. Wynika z nich, i to jest zapisane w wystąpieniu pokontrolnym, kilka faktów. W ocenie ogólnej rozdziału II opisano niegospodarność zdaniem NIK – u, Zarządu Spółki, bowiem już przy ustalaniu 2017 - 2022 rocznych planów ekonomiczno – finansowych Zarząd Spółki zakładał wyższy koszt, niż wpływ za narzuconą przez ZDMiKP ilość wozokilometrów. Bez gwarancji odpowiedniej rekompensaty. Już zatem w planach w sposób świadomy działano na szkodę Spółki. Tak Panie Radny, to jest zapisane. Strona 3 i 4, Panie Prezydencie. Zaraz mogę cytować to wszystko, jeśli Pan pozwoli skończę i wszystko wytłumaczę, tak?!

W kosztach Spółki są dwie pozycje, jak tu Pan przed chwilą mówił, Prezes wcześniej, są to koszty paliwa, energii oraz płace pracowników. Ponieważ w paliwie i energii nie ma możliwości szukania oszczędności, więc szukano go w płacach. Co doprowadziło w ostateczności do buntu kierowców i motorniczych. I chwała Wam za to! To właśnie organy zarządcze doprowadziły do tego, że niestety tak się wydarzyło. I to jest na stronie 3 i 4, Panie Prezydencie, w wystąpieniu pokontrolnym. Za chwilę Panu przytoczę to jeżeli Pan nie widzi. W rozdziale II Najwyższa Izba Kontroli wykazała, że Zgromadzenie Wspólników, czyli notabene Pan Prezydent. Mój Kolega, Pan Sekretarz Miasta długoletni, Pan Jan Stranz kiedyś tłumaczył mi, co to jest Zgromadzenie Wspólników, gdzie Pan Prezydent jednoosobowo jest, zarządza tym. To wytłumaczył mi w ten sposób: Czy siadając na tronie, sobie, w ustronnym miejscu, tak jak każdy obywatel, ma ciszę i spokój, może podpisać pewną rzecz, wychodząc i to realizuje. Jednoosobowo. Zgromadzenie Wspólników, Panie Prezydencie, to Pan. I co się okazało, że nie zatwierdziło podstawowych sprawozdań oraz nie udzielono absolutorium, strona 5, Panie Prezydencie, w tym wystąpieniu pokontrolnym. Nie udzielenie absolutorium jest jednoznaczne uznanie działania Zarządu Spółki na jej niekorzyść i w takim przypadku powinna zostać podjęta decyzja o odwołania osób zarządzających, Panie Prezydencie. Nic jednak takiego się nie stało. I dalej. Organy nadrzędne pozwoliły tym osobom na zarządzanie tą Spółką. Takie decyzje można także uznać za świadome działanie organów zarządczych, czyli Rady Nadzorczej, Zgromadzenia Wspólników, Panie Prezydencie, jako szkodę na działanie tej firmy, spółki naszej, spółki MZK.

Dlaczego poprzedni Pan Prezes Paweł Czyrny podał się do dymisji? I tu jest wielkie pytanie. Myślę Panie Prezydencie, że znam tą odpowiedź. Prawdopodobnie właśnie dlatego, że wspólnik, czyli Pan Prezydent, starał się dokonać tzw. układu zależności. O czym pisze na str. 11 NIK, proszę zobaczyć, Panie Prezydencie. A co jest niezgodne z odpowiednimi zapisami kodeksu spółek handlowych.

Były Pan Prezes, proszę zobaczyć wyjaśnienia, Pan Wadyński w składanych wyjaśnieniach nie krył, Panie Prezydencie, że ta zależność w jego przypadku właśnie była. To wynika z tego wystąpienia pokontrolnego. I teraz co dalej Panie Prezydencie, czyli właścicielu, który ma jednoosobowe Zgromadzenie? I my radni Miasta Bydgoszczy. Oczywiście to co wskazał NIK i co Pan Prezes MZK powiedział, że kontynuowanie przez nowy zarząd spółki działań w celu rozliczenia rekompensat za wykonanie usług transportu publicznego za lata 2017 – 2019. Pan Prezes przed chwilą przytoczył pewne rzeczy. Panie Prezydencie, czy to już jest załatwione?

Protokół z dnia 7 lipca 2020 r. ze spotkania w sprawie trwającego konfliktu, Pan to nazwał buntu, tak Panie Prezydencie, buntu, tak to było. Podpisanego oczywiście przez kogo? Panie Prezydencie, widzę Pana też podpis i wielu innych. I co tam jest zapisane? Jest tam w punkcie 3 do końca sierpnia, ma Pan uzgodnić ze stroną pewne rzeczy. Dziś Panie Prezydencie mamy 18 października, to jak to jest? Panie Prezydencie, przecież to Pan ma na biurku. Solidarność przedstawiła Panu propozycje. Panie Prezydencie, mamy 18 października, a Pan się podpisał pod umową i Pan nie może powiedzieć, że nie podpisał. Mogę Panu dokument dostarczyć, że do końca sierpnia Pan to uzgodni. Niestety papier leży u Pana, Panie Prezydencie. I zaakceptowane przez właściciela Spółki, czyli Pana Prezydenta, wpracowany przez Zarząd Spółki i wspólnie uzgodniony ze związkami zawodowymi, czyli te zasady waloryzacji kosztów wozokilometrów na lata następne, co pozwoli na ustabilizowanie możliwości pokrywania kosztów usług przewozowych, w tym również planów kształtowania wynagrodzeń. Jest bardzo ważnym na ten czas elementem. Zatrzymania lub odejścia pracowników, Panie Prezydencie. Głównie motorniczych i kierowców to jest podstawa działania tej spółki. Pan Prezes też wskazał – pensje. Bardzo zależy na tym, żeby poziom jakości powierzonych zadań był na wysokim jak do tej pory usługach.

Czy Pan, Panie Prezydencie może oświadczyć, że Pan już to uzgodnił? Jeżeli Pan nie wie o jakim dokumencie, mogę przedstawić. Pan go dostał. Czy Pan już uzgodnił podstawową rzecz, którą Pan się umówił właśnie z pracownikami, z mieszkańcami Bydgoszczy, że to robi? Jeśli nie, proszę wskazać, dlaczego nie? To jest najważniejsza rzecz. Najważniejsza, Panie Prezydencie, bo te osoby mają rodziny na utrzymaniu. Oni wstają 3.30, naprawdę pracują bardzo wyęczenie. Oczywiście zdarzają się potknięcia, ale spółka jest nasza, mieszkańców Miasta Bydgoszczy. I Panie Prezydencie, Pan jednoosobowo za to odpowiada, czy Panu się podoba czy nie.

Panie Prezydencie, podsumowując z wystąpienia pokontrolnego wynika jednoznacznie, że na szkodę spółki działały wszystkie organa właścicielskie, nadzorcze oraz zarządcze. Z Naszej strony powinniśmy rozważyć możliwość zgłoszenia do organów ścigania prawdopodobieństwa podejrzenia świadomej działalności na szkodę spółki przez organa zarządcze.

Trzy. Panie Prezydencie, taki wniosek stawiam do Rady Miasta Bydgoszczy, abyśmy to wykonali. Dziękuję bardzo.”

Prezydent Miasta Rafał Bruski przypomniał, że punkt dot. kontroli przeprowadzanej przez Najwyższą Izbę Kontroli w miejskiej Spółce MZK. W tym samym czasie odbyła się kontrola Urzędu Miasta i Prezydenta Miasta. Wystąpienie pokontrolne wskazuje: *Sprawowany przez Prezydenta nadzór właścicielski nad spółkami, w których Gmina Miasto Bydgoszcz posiada udziały lub akcje, Najwyższa Izba Kontroli ocenia jako zgodny z regulacjami dotyczącymi finansów publicznych. Nie stwierdzono też nieoszczędnego realizowania zadań Gminy, poprzez spółki w których Miasto posiadało udziały lub akcje.*

Powyższe nie koreluje się z wypowiedzią radnego B. Dzakanowskiego.

Ponadto: *Pozytywnie oceniono funkcjonujące procedury dotyczące sprawowania nadzoru i monitorowania spółek.* W dalszej części dokumentu czytamy: *Kontrola wykazała jednak, że Prezydent nie podjął skutecznych działań zmierzających do wyeliminowania z działalności spółek z udziałem Miasta zadań wykraczających poza zadania własne gminy Bydgoszcz i sferę użyteczności publicznej. Działalność ta polegała na zarządzaniu zasobem mieszkaniowym innym niż miejski w okresie do 15 sierpnia 2019 roku.* Powyższe dotyczy spółki ADM.

Powyższy dokument podważa słowa radnego B. Dzakanowskiego. Gdyby Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła nieprawidłowości typu niegospodarność, zły nadzór itp. musiałaby ten fakt zgłosić do Prokuratury. W związku z powyższym ponownie powtórzył zapis wystąpienia pokontrolnego, który wskazuje, iż *Sprawowany przez Prezydenta nadzór właścicielski nad spółkami, w których Gmina Miasto Bydgoszcz posiada udziały lub akcje, Najwyższa Izba Kontroli ocenia jako zgodny z regulacjami dotyczącymi finansów publicznych. Nie stwierdzono też nieoszczędnego realizowania zadań Gminy, poprzez spółki w których Miasto posiadało udziały lub akcje.*

Zastanawiający jest fakt, że w jednym protokole stwierdza się nieprawidłowości, a w drugi tych nieprawidłowości się nie stwierdza, mimo tego, że stan faktyczny jest taki sam. W wystąpieniu pokontrolnym dot. kontroli przeprowadzonej w MZK pojawiły się zapisy zawarte w raporcie biegłego rewidenta badającego sprawozdanie finansowe MZK. Dodał, że inny biegły rewident, który badał fundusze miasta tego nie zauważył – nie stwierdził nieprawidłowości podczas badania bilansu miasta. NIK uznała, że biegły miał rację, a zapewne nie jest zadaniem NIK ocenianie biegłego.

Poinformował, że po zapoznaniu się z projektem wystąpienia skierował zastrzeżenia do NIK w sprawie wzajemnych rozliczeń. NIK odmówił przyjęcia tych zgłoszonych zastrzeżeń, jako wniesionych przez osobę nieuprawnioną. Zarząd Spółki w piśmie z miesiąca sierpnia, które odczytał Prezes MZK ustosunkował się do wpisanych w wystąpieniu pokontrolnym NIK nieprawidłowości. Do dnia dzisiejszego nic w sprawie się nie dzieje. Nie posiada wiedzy, aby NIK podjęła działania np. w stosunku do członków Zarządu, Prezydenta Miasta.

Przypomniał, że została szczegółowa omówiona relacja Miasto – MZK tj. właściciel i kupujący usługę.

Zapytał, czy NIK ma zawsze rację? Przypomniał, że kontrola przeprowadzona w 2014 r. przez NIK dot. zamówień publicznych i zamówień w zakresie promocji w obszarze sportu. Miasto działało zgodnie z opinią Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Podczas kontroli NIK stwierdził stosowanie niewłaściwego trybu wyłaniania wykonawcy usługi. NIK skierowała wystąpienie do RIO, do Rzecznika Dyscypliny Finansów Publicznych, do Regionalnej Komisji Orzekającej w sprawach o naruszenie dyscypliny finansów publicznych. Regionalna Komisja orzekła: *uniewinnić Pana Rafała Bruskiego od zarzutu naruszeniu dyscypliny finansów publicznych w związku z wnioskiem Najwyższej Izby Kontroli*. Ponadto Rzecznik Dyscypliny Finansów Publicznych umorzył postępowanie w sprawie. NIK skierowała sprawę do Głównej Komisji orzekającej w sprawach o naruszenie dyscypliny finansów publicznych za pośrednictwem Głównego Rzecznika Dyscypliny Finansów Publicznych. Główna Komisja: *Utrzymała zaskarżone postanowienie w mocy*. NIK kieruje sprawę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie za pośrednictwem Głównej Komisji. Sąd stwierdził: *Wojewódzki Sąd Administracyjny postanowił odrzucić skargę Najwyższej Izby Kontroli*. NIK dalej kieruje sprawę do Naczelnego Sądu Administracyjnego, który *oddalił skargę kasacyjną*. Powyższe wskazuje, że nie zawsze NIK ma rację i należy mieć to na uwadze.

Radny w swoim wystąpieniu powiedział słowa, których nie można poprzeć treścią. Poprosił, aby w Protokole zapisać dokładną wypowiedź radnego, gdyż na miejscu ówczesnego Zarządu MZK rozważyłby wystąpienie o naruszenie dóbr osobistych.

Zapytał, radnych PiS kiedy NIK jest dla nich wiarygodna, a kiedy nie jest wiarygodna? Wypowiedzi w sprawie NIK:

- ✓ Prezesa PiS J. Kaczyńskiego: *w NIK jest wiele działań, które są niezgodne z prawem*.
- ✓ wiceminister sprawiedliwości Marcin Romanowski: *Raport Najwyższej Izby Kontroli w sprawie Funduszu Sprawiedliwości jest dowodem zatrważającego braku elementarnej rzetelności. Szkoda, że prezes NIK wykorzystuje tę instytucję do walki politycznej i próby obrony siebie przed prokuratorskimi zarzutami*.
- ✓ szef klubu PiS Ryszard Terlecki: *Raport NIK, to kompromitacja Izby*.
- ✓ były wiceminister sprawiedliwości i pomysłodawca programu, Patryk Jaki: *Gołym okiem widać, że zarzuty są śmieszne i typowo polityczne. Wypowiedź dotyczy raportu opublikowanego przez NIK dot. programu „Praca dla więźniów”, w którym Kontrolerzy wykazali „liczne nieprawidłowości” w finansowaniu inwestycji i remontów realizowanych ze środków publicznych*.

Przypomniał, że porozumienia nie podpisał A. Arndt, więc nie może rozliczać z jego realizacji. Dodał, że jest w kontakcie z Solidarnością i zapewnił, że wywiąże się z zobowiązań w nim zapisanych.

Radny Jarosław Wenderlich zwrócił uwagę, że na str. 12 wystąpienia pokontrolnego NIK dot. kontroli w Urzędzie Miasta znajduje się zapis: *Sprawozdanie finansowe MZK za 2020 r. nie zostało zatwierdzone przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników. Prezydent wskazał, że sprawozdanie nie zostało zatwierdzone z powodu zamieszczenia w nim informacji o nieuzasadnionych należnościach Spółki z tytułu rekompensaty za świadczone usługi przewozów pasażerskich za lata 2017 – 2019. W dniu 8 maja 2020 r. ZDMiKP stwierdził brak podstaw do zapłaty na rzecz MZK jakichkolwiek środków ponad ustalone w umowach zawartych z Miastem.*

W kontroli uznano za działania niegospodarne niewystąpienie przez MZK na drogę postępowania sądowego o kwotę ponad 31 mln zł.

Przypomniał, że od 10 lutego br. do 15 maja br. Regionalna Izba Obrachunkowa w Bydgoszczy przeprowadziła kontrolę problemową gospodarki finansowej Miasta Bydgoszczy w zakresie wpływu zadłużenia jednostek samorządu terytorialnego oraz spółek działających z ich udziałem na bezpieczeństwo finansowe samorządu oraz realizację zadań publicznych. Na str. 52 powyższego dokumentu wskazano: *W kontrolowanym okresie Miasto Bydgoszcz nie posiadało zobowiązań wobec Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o. Oświadczenie Z – cy Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy. (...) W związku z powyższym odstąpiono od kontroli rozliczeń zobowiązań ZDMiKP.*

Zapytał Prezes Zarządu MZK, czy zapis dot. zobowiązań znajdował się w dokumencie Zarządu Spółki? Zapytał:

- ✓ na jakim etapie są prowadzone w sprawie rozmowy?
- ✓ o kwestię oświadczenia zawartego po kontroli RIO?

Prezydent Miasta Rafał Bruski wyjaśnił, że miasto nie miało zobowiązań, gdyż nie zatwierdziło sprawozdania, które zostało źle sporządzone w zakresie tychże roszczeń, które były niezasadne. Powyższa sytuacja jest opisana w kodeksie spółek handlowych.

Wskazał, że przyczyną niewystąpienia na drogę postępowania sądowego członkowie zarządu MZK, określili jako: „osobliwość sytuacji związanej z układem zależności pomiędzy spółką a wspólnikiem, który tak jak ZDMiKP nie uznał roszczeń spółki MZK”.

Zapewnił, że z żadnym z Prezesów nie rozmawiał w trybie władczym tzn., że coś musi być wykonane. Nie naciska na decyzje Prezesów, szanując ich niezależność. Działa zawsze w ramach kodeksu spółek handlowych.

Radny Marcin Lewandowski zabrał głos w sprawie wpływu właściciela na Zarząd Spółki. Zarząd Spółki wskazał na „osobliwość układu”, jako przyczynę niewystąpienia na drogę sądową. Poprosił o przedstawienie stanowiska w sprawie Prezydenta Miasta.

Zwrócił uwagę na zapis wystąpienia pokontrolnego na str. 5 dot. szkolenia pracownika pracującego w Zespole ds. Nadzoru Właścicielskiego: *W związku z tym, do 1 marca 2022 r., jeden z pracowników zajmujący się nadzorem właścicielskim od 2016 r. nie odbył żadnego szkolenia specjalistycznego.*

Zapytał:

- ✓ czy szkolenie specjalistyczne było wymagane?
- ✓ czy pracownik zajmował się nadzorem nad Spółką MZK?

W dalszej części dokumentu wskazuje się: *1.2. Funkcjonowanie nadzoru nie było przedmiotem kontroli wewnętrznej ani audytu. Nie skorzystano również z możliwości przeprowadzenia indywidualnej kontroli spółek na podstawie uprawnienia wynikającego z art. 212 ksh. Koordynator wyjaśnił, że Miasto jako wspólnik nie korzystało z tego uprawnienia, gdyż stały nadzór nad działalnością spółek sprawowany był przez RN.*

Zapytał, dlaczego wyżej wskazane działania nie zostały podjęte i czy planuje się podjęcie ich w przyszłości?

Prezydent Miasta Rafał Bruski wskazał na zapis: *W latach objętych kontrolą, na aktualnie pracujących sześciu pracowników, czworo odbyło szkolenia specjalistyczne (po jednym) – trzy osoby w 2017 r. i jedna w 2021 r. Jeden z zatrudnionych miał zdany egzamin dla kandydatów na członków rad nadzorczych w spółkach Skarbu Państwa. Prezydent podał, że w Zespole pracowali długoletni pracownicy z doświadczeniem, a nowo przyjętych planowano skierować na szkolenia (...) Zgodnie ze standardami kontroli zarządczej Prezydent określił cele i zadania nadzoru właścicielskiego, wskazał komórkę organizacyjną Urzędu oraz osoby odpowiedzialne za realizację powierzonych w tym przedmiocie zadań. Odpowiedzialni za kontrolowane zagadnienia pracownicy Zespołu ds. Nadzoru Właścicielskiego posiadali odpowiednie doświadczenie i przygotowanie merytoryczne pozwalające wypełniać powierzone czynności. Pozytywnie oceniono także funkcjonujące procedury dotyczące sprawowania nadzoru i monitorowania spółek.*

Dodał, że standardem jest, że za daną komórkę Urzędu Miasta odpowiada Dyrektor. Jak stwierdził NIK Zespół działa prawidłowo.

Radny Bogdan Dzakanowski zauważył, iż Prezydent Miasta większość swojej wypowiedzi poświęcił zupełnie innemu protokołowi pokontrolnemu. Oświadczył, że przekaże swoje wystąpienie na piśmie do Protokołu.

Przypomniał zapisy protokołu pokontrolnego NIK: *„Zarząd Spółki nie wystąpił na drogę postępowania sądowego w celu wyegzekwowania tych należności ostatecznie 31 grudnia i kwotę 31 mln zł. (...) Jako przyczynę niewystąpienia na drogę postępowania sądowego członkowie Zarządu Spółki wskazali między innymi osobliwość sytuacji związanej z układem zależności pomiędzy Spółką, a wspólnikiem.”* Ponadto na str. 14 znajduje się stwierdzenie *„W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości (...). Powyższe wskazuje, że były nieprawidłowości.*

Przypomniał, że omawiany punkt dotyczy wystąpienia pokontrolnego w sprawie nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem samorządu terytorialnego oraz wpływu zobowiązań spółek na zadłużenie samorządu województwa kujawsko – pomorskiego.

Prezydent Miasta Rafał Bruski powiedział, że nie jest w stanie trafić z treścią merytoryczną do radnego dlatego rezygnuje z głosu.

Radny Marcin Lewandowski podziękował za merytoryczną odpowiedź na część pytania dotyczącego kompetencji pracowników Zespołu. Odpowiedź jest zadowolająca.

Zapytał:

- ✓ czy Prezydent Miasta rozważał, aby w przyszłości korzystać z trybu kontroli oraz audytu?
- ✓ dlaczego do tej pory wyżej wskazane narzędzia nie były stosowane?

Prezydent Miasta Rafał Bruski przypomniał, że NIK uznała, iż nadzór właścicielski działa prawidłowo.

Radny Bogdan Dzakanowski powiedział, że wskazał na fakty oraz zapisy protokołu pokontrolnego. Dodał, że Prezydent Miasta powinien wywiązać się z umowy społecznej, pod którą się podpisał.

Prezydent Miasta Rafał Bruski dodał, że nie będzie zajmował się interpretacją słów członków Zarządu.

Ad. pkt 9

Informacja o realizacji inwestycji pn. „Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych na terenie miasta Bydgoszczy. Budowa I przebudowa” – ze szczególnym uwzględnieniem kwestii rozwiązania kontraktu z konsorcjum IDS – BUD S.A. i DIM Construction sp. z o.o.

Punkt zawiera w szczególności:

- a) wystąpienie przedstawiciela konsorcjum IDS-BUD S.A. i DIM Construction sp. z o.o.,*
- b) wystąpienie Prezesa Zarządu MWiK Sp. z o.o.,*
- c) wystąpienie Prezydenta Miasta Bydgoszczy.*

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska z uwagi na brak przedstawiciela konsorcjum IDS-BUD S.A. i DIM Construction sp. z o.o. poprosiła o zabranie głosu Prezesa Zarządu MWiK Sp. z o.o.

Prezes Zarządu Miejskich Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. Stanisław Drzewiecki przypomniał, że uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy z 2013 r. zadanie związane z siecią kanalizacji deszczowej zostało przekazane Miejskim Wodociągom i Kanalizacji w Bydgoszczy sp. z o.o. W 2016 r. Rada Miasta zatwierdziła i wyraziła zgodę na złożenie projektu w konkursie w Narodowym Funduszu o dofinansowanie tego projektu ze środków Komisji Europejskiej.

Spółka złożyła wniosek, uzyskała dofinansowanie w 2017 r. i podpisała umowę o dofinansowanie. Pod koniec 2018 r. Miasto po przyjęciu uchwały Rady Miasta wniosło aportem do spółki całą infrastrukturę deszczową, do tej pory zarządzaną przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej.

Umowa o dofinansowanie na podstawie której jest realizowany projekt, przewiduje termin zakończenia realizacji tego projektu na koniec przyszłego roku. Wartość projektu 258 mln zł, z czego dofinansowanie Komisji Europejskiej to kwota 155 mln zł. Do tej pory poniesiono nakłady w wysokości 76 - 77 mln zł, z czego dofinansowanie to kwota 52 mln zł.

Projekt składa się z dwóch komponentów. Renowacja sieci; budowa, przebudowa, modernizacja i uzbrojenie istniejącej sieci w system zbiorników. Pakiet dotyczący renowacji został zrealizowany i rozliczony. Dotyczył renowacji 90 km istniejących kanałów deszczowych, które po tej operacji uzyskały pierwotną a nawet powiększoną o 20% przepustowość hydrauliczną i trwałość na kolejne 40 – 50 lat. Realizowane było przez konsorcja dwóch firm Teco, Polaqua oraz Blejkan, Terlan, Mazur.

Drugi pakiet dotyczy budowy i przebudowy istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Obejmuje budowę nowych kanałów deszczowych, budowę zbiorników retencyjnych, przepływowych, zbiorników magazynujących, skrzynek rozsączających, budowę podczyszczalni wód deszczowych, co jest bardzo ważne, ponieważ w tym momencie wszystkie wyloty kanałów deszczowych których jest blisko 100, będą uzbrojone w podczyszczalnie ścieków deszczowych. Budowę urządzeń, które umożliwią wykorzystanie zretencjonowanej wody do zagospodarowania na terenach zielonych. Regulację istniejącej sieci, czyli wbudowanie w system istniejącej sieci zbiorników retencyjnych i regulację sieci, co pozwala wykorzystać przepustowość istniejących sieci kanałów, optymalizować ten układ od strony hydraulicznej.

Ten kontrakt był realizowany przez konsorcjum firm IDS-BUD S.A. i DIM Construction sp. z o.o.. Kontrakt był podpisany 30 października 2018 r. Jego wartość to 190 mln zł, z planowany termin wykonania na koniec 2020 r.

Spółka była zmuszona rozwiązać kontrakt z tymże konsorcjum, co nastąpiło 29 listopada 2021 r. Odstąpienie od kontraktu nastąpiło z winy wykonawcy robót. 23 listopada 2021 r. wykonawca złożył pismo o odstąpieniu, ale to odstąpienie nie ma mocy prawnej, ponieważ kontrakt określa warunki kiedy może wykonawca odstąpić od kontraktu. Żadna z przesłanek kontraktowych, nie uprawniała wykonawcy do odstąpienie od kontraktu. Była to próba uniknięcia odpowiedzialności od zobowiązania, jakim była realizacja kontraktu na wykonanie zbiorników.

W listopadzie 2021 r. odbyło się spotkanie z zarządem konsorcjum, na którym przedstawiciele konsorcjum deklarowali i potwierdzali wolę realizacji robót. Zaskakujące było, że lider konsorcjum firma IDS-BUD S.A. spotkanie w trakcie opuściła. Na 17 listopada 2021 r. było zaplanowane spotkanie z wykonawcą, na którym miały zostać dokonane generalne ustalenia.

Zostało ono odwołane i przesunięte na 24 listopada 2021 r. Na tym spotkaniu już nie było wykonawcy. Formalnie odstąpiono od kontraktu z winy wykonawcy, poprzez przekazanie i odbiór oświadczenia przez firmę IDS-BUD S.A.

Główne przyczyny odstąpienia od kontraktu. Wykonawca nie realizował swoich zobowiązań kontraktowych. Nie realizował robót ale przede wszystkim, nie regulował swoich zobowiązań w stosunku do podwykonawców. Nie płacił im za wykonaną pracę, mimo że na finansowanie robót otrzymał zaliczkę w kwocie 19 mln zł.

Wykonawca nie spełniał założeń opisanych w programie robót z czerwca 2021 r. Planował, że w październiku na budowie będzie pracowało 36 koparek i 292 pracowników na 90 frontach robót. W listopadzie 2021 r. miało być 45 koparek, 356 pracowników, którzy mieli pracować na 111 robotach. Okazało się po weryfikacji przedstawiciela kontraktu, że pracowało 10 osób i 2 koparki.

Warunki kontraktowe FIDIC przewidują określone procedury. Jedną z nich jest wezwanie inżyniera kontraktu do przyspieszenia tempa robót, do zwiększenia zasobów, do poprawy zmian organizacji. W taki sposób, aby zrealizować roboty czy jeżeli powstało opóźnienie, to opóźnienie nadrobić. Wykonawca się do nich nie stosował.

Kolejnym argumentem była niska jakość prac projektowych. Był to trzeci rok od podpisania kontraktu, rok po upływie terminu jego realizacji. Wykonawca zrealizował projekty, uzyskał pozwolenia dla zaledwie 45% zakresu robót.

Stosowanie rozwiązań niezgodnych z kontraktem czy przedkładanie do organów dokumentacji budowlanej, która nie spełnia elementarnych warunków ustawy prawo budowlane.

Do momentu rozwiązania kontraktu wykonawca zrealizował 20 obiektów. Rozpoczął i nie skończył 16 obiektów. Część z nich została dokończona siłami własnymi MWiK. Pozostałe będą realizowane przez wykonawców zewnętrznych. Dokończono realizację retencji na ulicy Sowińskiego, retencji kanałowej nr 4 przy ulicy Fredy oraz zbiornika retencyjnego nr 10 w rejonie ulic Zaświat/Artyleryjska oraz zamknięcie przepływu nr 1,2 i 3. Poinformował, że MWiK zrealizował prace, które był w stanie wykonać własnymi siłami. Spółka nie dysponuje potencjałem, który umożliwiłby prowadzenie na szeroką skalę robót budowlano-montażowych z tej branży. Jest to zawsze realizowane systemem zleconym. Są specjalistyczne firmy, które takie roboty prowadzą i to jest powszechne działanie w firmach wodociągowych w Polsce. Poza tym powierzenie wykonania roboty w systemie zamówień publicznych, musi być zawsze poprzedzone procedurą przetargową. Pozostałe niezakończone obiekty z tych 16, będą realizowane w ramach kolejnych etapów realizacji robót budowlano-montażowych.

W pakiecie etapu 2 zbiornik przy ulicy Wyszogrodzkiej, zbiornik w rejonie ulicy Solskiego/Lenartowicza oraz zbiornik na ulicy Wały Jagiellońskie. Podkreślił, że inwestycja przy ulicy Reja/Piotra Skargi to duży zakres prac. Jest to kanał betonowy o średnicy 1,5 m, magistrala wodociągowa 400 mm i prawie 900 m sieci gazowej.

Przy ulicy Polanka (również niedokończona inwestycja) trzeba odkopać kanał, ponieważ wykonawca nie wykonał prawidłowo zagęszczenia gruntów i nie można odtworzyć nawierzchni, na źle zagęszczonym podłożu. Jest tam kilkaset metrów do odkopania i do ułożenia ponad 500 m nowej sieci kanalizacji deszczowej. Będzie także finalizowana robota związana ze zbiornikiem przy ulicy Bernardyńska/Stary Port. Tam musi nastąpić naprawa uszkodzonego kanału przez wykonawcę i przebudowa od nowa separatora zanieczyszczeń, ponieważ wykonawca go zamontował odwrotnie, niż to powinno być zrobione. Kolejne zadanie to adaptacja stawu przy ulicy Łowiskowej.

W ramach etapu 3 zbiornik retencyjny nr 3 w ulicy Kolbego. Drugi zbiornik nr 4 w ulicy Kolbego będzie realizowany w listopadzie. Zostanie on wyposażony w urządzenia do czyszczenia wnętrza zbiornika.

W okresie trzech lat wykonawca zrealizował roboty o wartości 8,7 mln zł, przy wartości kontraktu 190 mln zł.

W okresie, gdy wykonawca prowadził prace tj. w roku 2021 była jeszcze nadzieja na finalizację kontraktu. Podejmowano działania, jakie są przewidziane kontraktem, dobrą praktyką i starannym działaniem, które miały pomóc wykonawcy w realizacji tego kontraktu. Prowadzono cykliczne spotkania techniczne na których regularnie omawiano i monitorowano przebieg procesu projektowego. Żądano zwiększenie potencjału projektowego oraz powołanie dodatkowych koordynatorów projektów.

Podkreślił, że jest to trudny projekt. To nie jest jedna budowa w jednym miejscu, tylko 157 obiektów do zrealizowania na terenie całego miasta. Wymagana jest perfekcyjna organizacja procesu projektowego oraz organizacja prowadzenia robót, czego u wykonawcy zabrakło. To były główne przyczyny od strony organizacyjno-technicznej porażki tego wykonawcy.

Prowadzono szczegółowy monitoring przebiegu prac projektowych. Sprawdzano i testowano wykonawcę w jednostkach, które uzgadniały projekty. Okazało się, że wielokrotnie spółka był oszukiwany. Wykonawca twierdził, że złożył projekty do uzgodnienia a projekty w ogóle w tych jednostkach nie istniały.

Odbывwały się także spotkania z zarządem wykonawcy. Na początku ubiegłego roku został zmieniony zarząd, który podjął określone zobowiązania, przedstawił gwarancje. I rzeczywiście w okresie do maja/ czerwca te zobowiązania, które zostały zadeklarowane były przez wykonawcę realizowane. W październiku okazało się, że już od lipca źle się działo.

Spółka MWiK ściśle współpracowała z jednostkami miejskimi, w szczególności z Zarządem Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej oraz z Wydziałem Gospodarki Komunalnej w kwestii intensyfikacji procesu uzgodnieniowego, który jest trudny, złożony i pracochłonny.

Stosowano wezwania formalne w trybie FIDIC – przygotowanie programów naprawczych, które pozostały w większości bez odpowiedzi.

W dużym zakresie MWiK realizował zadania w obszarze uzgodnieniowym czy projektowym za wykonawcę. Inżynierowie rozwiązywali problemy, pokazywali jak je rozwiązać, jaką technologię zastosować. Nie przyniosło to rezultatu. Wykonawca nie przedłożył też wymaganego kontraktem, finalnego programu organizacji budowy czyli programu robót. W efekcie deklarowany w programie z czerwca 2021 r. potencjał na budowie, nigdy nie nastąpił.

Rozwiązanie kontraktu nie było łatwą decyzją. Działania ze strony nowego zarządu wykonawcy, dawały optymizm w finalizację tego kontraktu. W tamtym okresie również nie było żadnych informacji o niepłaceniu podwykonawcom przez wykonawcę robót. Jednym z ważniejszych argumentów, które zdecydowały o tej decyzji była informacja z listopada 2021 r. gdy podwykonawcy oświadczyli, że nie otrzymali zapłaty za wykonane roboty. Po rozwiązaniu kontraktu okazało się, że tych podwykonawców którym wykonawca nie płacił było aż 19 na kwotę ponad 3,3 mln zł.

Kontrakt została rozwiązany aczkolwiek on w obszarze zabezpieczeń, gwarancji, kar, cały czas obowiązuje. Istnieje prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu gwarancji, kar umownych. Zostało wystosowane wezwanie do lidera konsorcjum i członka konsorcjum o zapłatę kar umownych, za niewykonanie kontraktu. 16 września 2022 r. sąd zatwierdził upadłość firmy IDS-BUD S.A. Spółka zgłosiła wierzytelności wobec IDS-BUD S.A. MWiK dysponuje cały czas gwarancjami, z których już częściowo korzysta i które zostaną wykorzystane w pełni. Będą podejmowane wszelkie możliwe czynności prawne, aby dochodzić od firmy IDS-BUD S.A i DIM Construction sp. z o.o dodatkowych kosztów czy szkód, jakie z tego tytułu zostały poniesione. Zaliczka, która była wypłacona wykonawcy pod zabezpieczenie, została w całości odzyskana.

Po rozwiązaniu kontraktu w pierwszej kolejności dokonano inwentaryzacji wykonanych prac, oceny ich przydatności i wyceny wartości, jeżeli chodzi o roboty. Podobnie z pracami projektowymi. Następnie należało wyłonić nowych projektantów. Zdecydowano się na podtrzymaniu współpracy z niektórymi projektantami, którzy pracowali dla konsorcjum. Dzięki temu szybciej ukończy się niezakończony proces projektowy. Spółka podjęła działania mające na celu dokończenie rozpoczętych w terenie prac, celem ograniczenia uciążliwości dla mieszkańców.

Na początku roku, po przejściu schedy po poprzednim wykonawcy było 129 niedokończonych projektów. Na chwilę obecną, dla całości programu potrzebne jest 157 projektów lub pozwoleń na budowę. Uzyskano pozwolenia na budowę dla 68% projektów a 15% oczekuje na wydanie pozwolenia.

Realizacja robót z nowymi wykonawcami będzie realizowana w etapach. Na początku roku było 11 obiektów, dla których były gotowe projekty i pozwolenia na budowę. Wyłoniono dwóch nowych wykonawców, którzy z zadania już się prawie wywiązali. Ostatni obiekt jest na ukończeniu.

W zbiorniku przy ulicy Kolbego brakuje doposażenia do spłukiwania zbiornika. Mimo to, podczas ulewy w rejonie ulicy Wyspowej i sąsiednich, ten zbiornik spełnił swoją funkcję, ponieważ hydraulicznie jest połączony z układem, wypełnił się wodą i ochronił wszystkie obiekty zlokalizowane poniżej, na kierunku spływu wód deszczowych.

W etapie 2 będzie realizowanych 57 obiektów. Obecnie trwa wybór wykonawców. Zadanie będzie podzielone na cztery części. Dla dwóch części dokonano już wyboru wykonawców, którzy będą kontrakty realizować za kwotę 65 mln zł. Dwie oferty są jeszcze w fazie weryfikacji i ocen.

W etapie 3 będzie wybór wykonawców na dokończenie 64 projektów. W tym przypadku do formalnego uzgodnienia, przed złożeniem o pozwolenie na budowę jest jeszcze 21 obiektów.

Tryb, który został zastosowany dla wyboru wykonawców dla 11 i 57 projektów, to negocjacje bez ogłoszenia. Jest on stosowany przez Generalną Dyрекcję Budowy Dróg Krajowych i Autostrad. Polega na tym, że zaprasza się wykonawców, którzy mają dobrą reputację i wywiązywali się z kontraktów.

Spółka MWiK konsekwentnie będzie dążyła, aby projekt do końca przyszłego roku zrealizować.

Radny Jakub Mikołajczak – *wystąpienie Klubowe* – zwrócił uwagę, że informacje na temat projektu są cyklicznie przekazywane. Nie ma potrzeby zwoływania specjalnej sesji.

Radnego dziwi zaangażowanie radnych PiS, którzy stają się adwokatami firm, które nierzetelnie wykonują usługę na rzecz miasta. Gdy miejska spółka dokłada starań, żeby zorganizować przetarg wykorzystując fundusze unijne a konsorcjum dwóch firm z Warszawy wykazuje się niedbałością o projekt, to radni PiS zwołują sesję i zapraszają przedstawicieli konsorcjum firm, z którymi MWiK jest w sporze prawnym. Zaskakujące jest, że zapraszają przedstawiciela firmy, która dwa tygodnie wcześniej zgłosiła upadłość i przestała istnieć.

Przypomniał, że radni PiS rzekomo broniąc interesów mieszkańców występowali w interesie firmy Komunalnik, stawali w obronie Prezesa Fundacji Tumult oraz bronili spółki ENEA.

Zaapelował, żeby radni przestali bronić wszystkich dookoła i zajęli się dobrem Miasta i bydgoszczan.

Radna Grażyna Szabelska – *wystąpienie Klubowe* – wyjaśniła, że sesja została zwołana, żeby wyjaśnić również mieszkańcom problem, który się pojawił. Jest to wielki projekt, nowoczesny, ekologiczny, odpowiadający na potrzeby zmian klimatycznych, oby został doprowadzony do końca. Radna odnosi jednak wrażenie, że projektowi grozi wielka kompromitacja. Podkreśliła, że to między innymi mieszkańcy ponoszą duże konsekwencje tego, że projekt trwa, chociażby poprzez utrudnienia na ulicy Kolbego.

Złożyła następujące pytania:

- ✓ jak będzie się kształtować rozliczenie projektu unijnego w sytuacji, gdy jedna z firm jest w upadłości?

- ✓ w jakiej wysokości zostały naliczone kary i czy są szanse na ich odzyskanie?
- ✓ kto pierwszy złożył wypowiedzenie umowy?
- ✓ jakie uzasadnienie złożyło konsorcjum w swoim wypowiedzeniu umowy?
- ✓ dlaczego nie powstał zbiornik pod Astorią? Czyjej dobrej woli zabrakło?
- ✓ jaki % inwestycji został już wykonany?
- ✓ dlaczego nie wyłoniono jeszcze nowych wykonawców?
- ✓ kto aktualnie zajmuje się dokumentacją projektową?

Radny Robert Langowski jest przekonany, iż inwestycja na Osowej Górze jest konieczna i spełni swoje zadanie, gdy zostanie w całym kompleksie wykonana. Zapytał czy spółka, jako beneficjent środków unijnych przewiduje wnioskowanie o przedłużenie terminu wykonania projektu?

Radny Janusz Czwojda ma nadzieję, że Centrum Projektów Unijnych weźmie pod uwagę, że opóźnienia nie wynikają z działań inwestora.

Radny Szymon Róg uważa, że o potrzebie tego projektu nie trzeba dywagować. Zapytał:

- ✓ o rozliczenie projektu unijnego?
- ✓ czy MWiK jest w stanie zrealizować cały projekt?
- ✓ o zakres prac i szacowane koszty na chwilę obecną?
- ✓ o dokończenie prac przy ulicy Reja, Sowińskiego i Polanki.
- ✓ na jakim obecnie etapie są przetargi na realizację prac budowlanych w ramach projektu inwestycji retencyjnej?

Radny Marcin Lewandowski zauważył, że długo trwało podjęcie decyzji o zakończeniu współpracy z konsorcjum. Proces kontroli ze strony Miasta nad realizacją tej inwestycji, powinien być poddany bliższej analizie. Nie jest to stawanie w obronie jednej ze stron. Radny uważa, że aby dotrzeć do prawdy należy wysłuchać obu stron.

Zwrócił uwagę, że w przypadku firmy Komunalnik już na poziomie przetargu były pewne zastrzeżenia.

Zapytał z jakich źródeł zostaną pokryte aktualne koszty inwestycji?

Prezes Zarządu Miejskich Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. Stanisław Drzewiecki wyjaśnił, że zbiornik w ulicy Kolbego jest wykonany, znajduje się pod ziemią i po nim odbywa się ruch. Zostanie otwarty oraz zabezpieczony wąż i wstawione do środka urządzenie. Nie będzie żadnych zakłóceń w tym miejscu. Rozliczenie projektu wydatków kwalifikowanych to jedno działanie. Natomiast egzekwowanie należności, czy z kar czy z gwarancji, to drugie działanie. Spółka do końca przyszłego roku powinna rozliczyć projekt, w relacji do Narodowego Funduszu wykonując umowę o dofinansowanie. Równolegle prowadzone są czynności zmierzające do wyegzekwowania należności od konsorcjum. Będzie to proces długotrwały. On się nie zakończy do momentu rozliczenia projektu unijnego, będzie trwał zapewne dłużej i będzie to proces sądowy. Firma i takie doświadczenia posiada.

W poprzednich dwóch projektach unijnych była zmuszona zwolnić ośmiu wykonawców z budowy i wytrwale wyegzekwowała wszystko, co się spółce należało.

Nie przekaze informacji o kwocie naliczonych kar. Jest to element strategii procesowej spółki. Pozostanie tajemnicą, do ostatecznych rozstrzygnięć.

Nie ma znaczenia, kto pierwszy złożył oświadczenie. Kontrakt przewiduje warunki, które uprawniają zarówno inwestora jak i wykonawcę do dostąpienia od umowy. Żaden z warunków wskazanych przez firmę IDS-BUD S.A. nie posiada podstawy prawnej.

Podał przykłady argumentów wykonawcy do uzasadnienia wypowiedzenia umowy. Jednym z nich był zarzut, że inwestor nie współpracował w rozwiązaniu problemów spowodowanych przez covid. Wyjaśnił, że ta kwestia została uregulowana w przepisach państwowych. Wykonawca usługi jest zobowiązany do udowodnienia, że pandemia spowodowała np. szkody lub straty. Wykonawca musi podjąć działania, żeby ograniczyć szkody jakie zostały spowodowane. Podkreślił, że wykonawca nie podjął żadnych działań i nie wykazał, że pandemia covid w jego przypadku spowodowała opóźnienie w realizacji inwestycji. Wykonawca złożył łącznie 77 powiadomień o roszczeniu. Tylko 11 kompletnych z dowodami i wyliczeniami. 10 złożonych w terminie zostało rozpatrzonych. Żadne nie spełniało warunków kontraktowych. Kolejny argument. Wykonawca uznał, że jeżeli cokolwiek zaprojektuje, wyśle do uzgodnienia, to jest to natychmiast zatwierdzone. Tak nie jest. Przede wszystkim wykonawca był zobowiązany pozyskać mapy geodezyjne do celów projektowych, za co spółka płaciła. Te mapy powinny być aktualizowane w terenie. Nie były. Było bardzo wiele niezgodności, ponieważ projektanci nawet nie wykonywali czynności polegających na wychodzeniu w teren. Geodeta także nie wykonał porządnie swojej pracy, ponieważ mapy nie oddawały stanu faktycznego. W efekcie projekty były sporządzone na nieaktualnych mapach i nie mogły być uzgadniane. Projektant był zobowiązany uzyskać warunki przebudowy sieci od gestorów, którzy mieli prawo je zdefiniować. W momencie, gdy z którymś warunkiem się nie zgadzali, to uważali projekt za źle przygotowany. Wielokrotnie się okazywało, że były niezgodne z warunkami lub przepisami. Podkreślił, że projektowanie to jest interakcja. Często trzeba coś zmieniać lub skorygować, aby spełnić wszystkie warunki. Wykonawca oczekiwał, że spółka uzyska aktualne mapy, warunki, zaprojektuje i dokona uzgodnienia. To była usługa, którą zamówił inwestor u wykonawcy. Kolejny przykład. Kontrakt przewidywał warunek, że wykonawca musi zaprojektować automatyczne spłukiwanie dna zbiornika po jego opróżnieniu. Wykonawca przedstawił rozwiązanie projektowe oparte na strumienicach. Jest to właściwe rozwiązanie, są jeszcze możliwe do zastosowania bramy spłukujące. Dla kilku elementów te projekty zostały uzgodnione, po czym zostały wycofane przez wykonawcę i złożono rozwiązanie projektowe na zastawkach. Zastawka to jest urządzenie zamykające przepływ. Nie regulujące. Nie spłukujące.

Przez wiele miesięcy wykonawca próbował udowodnić, że to jest właściwe rozwiązanie zgodne z kontraktem. To było rozwiązanie, które nigdzie nie było stosowane. Strumienice są stosowane powszechnie, w setkach przypadków rocznie w Europie. Natomiast rozwiązania spłukiwania automatycznego na zastawkach nie ma nigdzie. Kontrakt nie dopuszczał możliwości zastosowania urządzeń czy rozwiązań pionierskich. Rozwiązania mają być sprawdzone i trwałe.

Dyskusja

z wykonawcą na ten temat trwała prawie 1,5 roku. Wszystkie pozostałe argumenty ze strony wykonawcy wyglądają podobnie.

W sprawie zbiornika przy Astorii. Wykonawca dla tego zbiornika miał ustalony indywidualny termin. Cały kontrakt do końca 2020 r., bez wskazywania który obiekt, w jakim czasie. Natomiast zbiornik przy Astorii, ze względu na powiązanie z inwestycją miejską, miał być zrealizowany do końca czerwca. Wykonawca pozwolenie na budowę uzyskał we wrześniu. Nie był w stanie zrealizować tego zbiornika, ponieważ spowodowałoby to zatrzymanie realizacji obiektu Astoria. Z winy wykonawcy ten zbiornik, w tym miejscu nie został zrealizowany. Po dokonaniu ponownych analiz hydraulicznych i modyfikacji rozwiązania, poprzez dodatkowe przyłączenie postanowiono, że zbiornik powstanie tuż nad rzeką i funkcję hydrauliczną retencji spełni.

Wykonawca wykonał prace o wartości 4,5% całości robót.

Całość ze 157 zadań została podzielona na kilka pakietów, na trzy etapy. W każdym etapie są po cztery części różniące się asortymentem. To są zbiorniki i kanały. Zrealizowano 11 obiektów. Zostały zebrane oferty na realizację 57 obiektów, gdzie są cztery części. Dla dwóch części dokonano już wyboru wykonawcy i niedługo zostaną podpisane umowy i rozpoczną się prace. Dla pozostałych dwóch części są jeszcze analizowane oferty, w ciągu najbliższych dni zostanie podjęta decyzja. Spółka jest w trakcie przygotowań do ostatniego pakietu przetargowego dla 64 projektów. Z czego dla 21 należy jeszcze formalnie dokończyć uzgodnienia i złożyć wnioski o pozwolenia na budowę. Ponieważ jest sprawdzona ścieżka trybu negocjacji bez ogłoszenia zakłada się, że na przełomie roku powinien zakończyć się przetarg na wybór wykonawcy dla pozostałych obiektów.

Z praktycznego punktu widzenia podjęto współpracę, którą realizowała firma IDS-BUD S.A., czyli współpracę z firmą HTS, która była głównym projektantem dla tego zadania. Podpisano z nią umowę na dokończenie prac projektowych. Dodatkowo podpisano umowy jeszcze z dwiema firmami projektowymi. Firmy te mają swoich podwykonawców, którzy nad całością tego projektu pracują. Przy okazji pracy z nimi okazało się, że jedną z przyczyn trwającego trzy lata opóźnienia, był źle zorganizowany proces projektowy. Projektant w jednej jednostce projektowej odpowiada za projekt i powinien mieć przy sobie wszystkich branżystów: konstruktorów, elektryków, drogowców itd. Którzy na co dzień z sobą pracują, wymieniają się rysunkami, koordynują, potwierdzają działania i rozwiązania. Tego zabrakło w konsorcjum.

Technologie wykonywał projektant w jednej firmie, konstrukcję robiono w innej firmie. Rodzi to ogromne ryzyko błędów. Nie było sprawdzenia projektu przez niezależną osobę. Dodatkowo projektanci potwierdzili, że wielokrotnie musieli zmieniać projekty na życzenie firmy IDS-BUD S.A., która na każdym kroku szukała oszczędności.

Cały proces projektowy jest koordynowany przez MWiK. Są cotygodniowe spotkania, na których są omawiane szczegółowo projekty. W firmie są wyznaczeni koordynatorzy, którzy nadzorują bezpośrednio pracę projektanta. W efekcie jest też monitorowany proces uzgodnień. Dobrym pomysłem Prezydenta Miasta R. Bruskiego, który się w praktyce sprawdził, są cykliczne spotkania z Miastem.

Projekt jest realizowany na podstawie umowy o dofinansowanie z Narodowym Funduszem, jako jednostką wdrażającą. Spółka jest w stałym kontakcie z funduszem, jest raportowany raz na kwartał postęp prac realizacji kontraktu, rozliczenia finansowe itd. Ostateczny moment kontraktowania, będzie potencjalnym wskazaniem na przyszłość, jeżeli chodzi o czas realizacji projektu. Co do zasady, program musi zostać zrealizowany w całości. Spółka jest zdeterminowana, aby projekt kompletnie zrealizować.

Nie wiadomo jakie będą ostateczne koszty, ponieważ nie zostały jeszcze złożone oferty na 3 etap.

We własnym zakresie z 16 rozpoczętych obiektów, spółka była w stanie zrealizować tylko 6. Ponieważ dla pozostałych jest potrzebny potencjał w postaci ludzi i sprzętu, którym firma nie dysponuje. Z uwagi na problemy związane z projektowaniem, termin zakończenia prac został wydłużony w czasie.

W listopadzie powinna zostać zakończona budowa na ulicy Reja. Natomiast budowa zbiornik przy ulicy Polanki na przełomie roku.

Decyzja o rozwiązaniu kontraktu nigdy nie jest łatwa. Który moment wybrać? Na to pytanie, nie ma prostej odpowiedzi. Analizowano całą historię tego przetargu i stwierdzono, że to był właściwy moment. Gdyby spółka rozwiązała kontrakt, bez spełnienia warunków kontraktowych, to konsorcjum mogłoby wystąpić z roszczeniami. Dlatego precyzyjnie analizowano zaniechania wykonawcy i o rozwiązaniu kontraktu przesądziły dwa elementy. Po pierwsze. Nie było pracowników i sprzętu na budowach od lipca, co zostało zapisane w programie robót. Po drugie. Niepłacenie podwykonawcom. Podkreślił, że była to firma działająca na rynku i realizująca duże kontrakty dla państwowych inwestorów i trudno ją było odrzucić na etapie przetargu. Z perspektywy czasu uważa, że był to właściwy moment na rozwiązanie umowy. Ponadto na zbyt wczesnym etapie rozstanie z wykonawcą skutkowałoby tym, że należałoby rozpocząć projektowanie od początku.

Zastępca Prezydenta Miasta Maria Wasiak podziękowała za jednogłośnie co do przekonania, że ten projekt jest potrzebny.

Podkreśliła, że Miasto jest zdeterminowane, żeby ten projekt realizować na takim poziomie, jaki został zadeklarowany w momencie podjęcia.

Zwróciła uwagę, że można zrezygnować z usług wykonawcy w momencie, gdy ma się mocne argumenty na obronę swojego stanowiska na takim poziomie, żeby potem ten projekt kontynuować i wyegzekwować od wykonawcy wszystkie roszczenia.

Wyraziła nadzieję, że projekt uda się zrealizować do końca 2023 r. o ile nie pojawią się jakieś dodatkowe trudności.

Uważa, że Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska jest życzliwie nastawiony do realizacji tego projektu. Liczy na współpracę z ich strony, w sprawie rozliczenia z funduszy unijnych.

Podkreśliła, że jest to projekt bardzo potrzebny mieszkańcom Bydgoszczy.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba – Zygler podziękował Prezesowi Zarządu MWiK S. Drzewieckiemu za rzetelne przedstawienie informacji na temat tej inwestycji.

Radna Grażyna Szabelska wierzy, że Prezes MWiK S. Drzewiecki uczyni wszystko, aby zdążyć z inwestycjami do końca 2023 r.

Zapytała, jaki % robót z całego projektu zostało wykonanych?

Radny Szymon Róg poprosił o doprecyzowanie kwestii zbiornika przy ulicy Kolbego. Podczas spotkania na Osowej Górze w dniu 20 września br. był poruszony temat zalewania ulic: Gawroniej, Wyspowej, Kormoranów, Głębinowej, Tatarakowej. Część z nich jest w bezpośrednim sąsiedztwie tego zbiornika, inne znacząco oddalone. Niektóre z nich są notorycznie zalewana. Zapytał, na ile ten projekt jest w stanie zażegnać te zagrożenia?

Prezes Zarządu Miejskich Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. Stanisław Drzewiecki powiedział, że wykonawca konsorcjum IDS – BUD S.A. i DIM Construction sp. z o.o. w ramach swojego kontraktu wykonał roboty na poziomie 4,5%. Uwzględniając wcześniej wykonane renowacje, w całym programie jest wykonanie na poziomie 33%.

Najbardziej krytyczne miejsce w Bydgoszczy, jeżeli chodzi o hydraulikę i poziom podtopień to obszar Focusa. Drugie miejsce to Osowa Góra. Ze względu na topografię terenu: duże spadki terenu, szybki spływ wody powierzchniowej i szybkie powstawanie fali powodziowej. Zostały wykonane analizy hydrauliczne, poprzez modele hydrodynamiczne i wielokrotne symulacje dla każdej zlewni. To oznacza uwzględnienie topografii, wysokości budynków, uszczelnionych powierzchni itd. Wszystko to jest wpisane do komputera. Na to się nakłada model opadu, który symuluje opad, przepływ po terenie i wsiąkanie. Te modele pozwalają symulować, jak rzeczywiście będzie się zachowywać sieć, jakie będą podtopienia i miejsca podtopień w zależności od rodzaju deszczu. Zlewni jest łącznie 76. 24 zostały przeanalizowane i są w tym projekcie ujęte. Dla przeciętnej zlewni trzeba wykonać ok. 60 symulacji, aby znaleźć odpowiednie rozwiązanie. Dla tej zlewni, takie analizy zostały wykonane i tam do wykonania są dwa zbiorniki. W istniejący w ulicy Kolbego jest przewidziany do wykonania jeszcze jeden zbiornik. Dodatkowo jest przewidziana rekultywacja i włączenie do układu czterech istniejących stawów. Powinno powstać łącznie siedem obiektów.

Na razie jest jeden. Według analiz i obliczeń hydraulicznych, efekt finalny będzie uzyskany po wykonaniu całego zakresu prac. Metody obliczeniowe, które były zastosowane są sprawdzone i zweryfikowane. Każdy z modeli, jaki był opracowany był tarowany. Była przeprowadzona komputerowa symulacja modelu opadu, przepływu z rzeczywistymi deszczami i poziomami. Zgodność jest na poziomie kilku %. Po wykonaniu wszystkich obiektów na Osowej Górze podtopienie może się zdarzyć raz na 20 lat.

Ad. pkt 10

Komunikaty.

Radny Marcin Lewandowski zachęcił do przekazywania darów na rzecz Schroniska dla Zwierząt w Bydgoszczy.

Wobec wyczerpania porządku obrad Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba - Zyglar zamknął LIX sesję Rady Miasta Bydgoszczy.

Przewodnicząca Rady Miasta

Monika Matowska

Protokolant:

Eliza Barańska

Protokolant:

Agnieszka Stróżyńska

59	Sesja Rady Miasta Bydgoszczy				
Głosowanie					
1	3. Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.				
Typ głosowania		jawne		Data głosowania: 18.10.2022 15:07	
Liczba uprawnionych					
		31		Głosy za	
		25			
Liczba obecnych					
		27		Głosy przeciw	
		0			
Liczba nieobecnych					
		4		Głosy wstrzymujące się	
		0			
				Głosy nieoddane	
		2			
Kworum zostało osiągnięte					
Uprawnieni do głosowania					
Lp	Nazwisko i imię	Głos	Lp	Nazwisko i imię	Głos
1.	Bartoszek Wojciech	ZA	17.	Mickuś Jerzy	ZA
2.	Bokiej Paweł	ZA	18.	Mikołajczak Jakub	ZA
3.	Bulanda Wojciech	ZA	19.	Nitkiewicz Ireneusz	ZA
4.	Czerska-Thomas Joanna	ZA	20.	Polasik Justyna	ZA
5.	Czwojda Janusz	ZA	21.	Róg Szymon	ZA
6.	Drozd Kazimierz	NIEOBECNY	22.	Rusielewicz Elżbieta	ZA
7.	Dzakanowski Bogdan	NIEODDANY	23.	Szabelska Grażyna	ZA
8.	Frelichowski Krystian	ZA	24.	Świątkowski Maciej	NIEOBECNY
9.	Gaul Jan	NIEOBECNY	25.	Tomaszewska Katarzyna	ZA
10.	Jankowska Paulina	ZA	26.	Tylicki Zdzisław	ZA
11.	Kufel Robert	ZA	27.	Wenderlich Jarosław	ZA
12.	Langowski Robert	ZA	28.	Wiłnicki Szymon	NIEOBECNY
13.	Lewandowski Marcin	ZA	29.	Zagłoba-Zygler Lech	NIEODDANY
14.	Mackiewicz Anna	ZA	30.	Zwierzchowska Katarzyna	ZA
15.	Matowska Monika	ZA	31.	Zwolak Mateusz	ZA
16.	Michałek Bernadeta	ZA			

59	Sesja Rady Miasta Bydgoszczy				
Głosowanie					
2	3. Wniosek formalny: Bokiej Paweł				
Typ głosowania		jawne		Data głosowania: 18.10.2022 15:10	
Liczba uprawnionych					
		31		Głosy za	
		27		Głosy przeciw	
		4		Głosy wstrzymujące się	
				Głosy nieoddane	
				26	
				1	
				0	
				0	
Kworum zostało osiągnięte					
Uprawnieni do głosowania					
Lp	Nazwisko i imię	Głos	Lp	Nazwisko i imię	Głos
1.	Bartoszek Wojciech	ZA	17.	Mickuś Jerzy	ZA
2.	Bokiej Paweł	ZA	18.	Mikołajczak Jakub	ZA
3.	Bulanda Wojciech	ZA	19.	Nitkiewicz Ireneusz	ZA
4.	Czerska-Thomas Joanna	ZA	20.	Polasik Justyna	ZA
5.	Czwojda Janusz	ZA	21.	Róg Szymon	ZA
6.	Drozd Kazimierz	NIEOBECNY	22.	Rusielewicz Elżbieta	ZA
7.	Dzakanowski Bogdan	ZA	23.	Szabelska Grażyna	ZA
8.	Frelichowski Krystian	ZA	24.	Świątkowski Maciej	NIEOBECNY
9.	Gaul Jan	NIEOBECNY	25.	Tomaszewska Katarzyna	ZA
10.	Jankowska Paulina	ZA	26.	Tylicki Zdzisław	PRZECIW
11.	Kufel Robert	ZA	27.	Wenderlich Jarosław	ZA
12.	Langowski Robert	ZA	28.	Wiłnicki Szymon	NIEOBECNY
13.	Lewandowski Marcin	ZA	29.	Zagłoba-Zygler Lech	ZA
14.	Mackiewicz Anna	ZA	30.	Zwierzchowska Katarzyna	ZA
15.	Matowska Monika	ZA	31.	Zwolak Mateusz	ZA
16.	Michałek Bernadeta	ZA			