

Protokół Nr10/VII/2018

posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi, z dnia 3 lipca 2018 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 7 radnych

obecnych - 5 radnych

nieobecnych - 2 radnych

oraz zaproszeni goście.

Listy obecności stanowią załącznik **nr 1 i 2** do niniejszego protokołu.

Zaproszenia stanowią załącznik **nr 3** do niniejszego protokołu.

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:

Przewodniczący Komisji radny p. Bartosz Domaszewicz.

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołu nr 9/VI/18 z dnia 14 czerwca 2018 roku.
2. Uzupełnienie składu Prezydium Komisji – wybór wiceprzewodniczącego.
 - a) zgłaszanie kandydatów
 - b) prezentacja kandydatów
 - c) głosowanie
3. Rozpatrzenie petycji w sprawie uruchomienia Łódzkiej Kolei Miejskiej.
4. Rozpatrzenie 2 petycji w sprawie przywrócenia autobusu nr 85 na trasę sprzed reformy z 2017 r.
5. Sprawy różne i wniesione.

IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji.

Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia poszerzony o punkt nr 5.

Zmieniony porządek posiedzenia:

- 1. Przyjęcie protokołu nr 9/VI/18 z dnia 14 czerwca 2018 roku.**
- 2. Uzupelnienie składu Prezydium Komisji – wybór wiceprzewodniczącego.**
 - a) zgłaszanie kandydatów
 - b) prezentacja kandydatów
 - c) głosowanie
- 3. Rozpatrzenie petycji w sprawie uruchomienia Łódzkiej Kolei Miejskiej.**
- 4. Rozpatrzenie 2 petycji w sprawie przywrócenia autobusu nr 85 na trasę sprzed reformy z 2017 r.**
- 5. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 5 z 2018 r.**
- 6. Sprawy różne i wniesione.**

Komisja w głosowaniu przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Ad pkt 1. Przyjęcie protokołu nr 9/VI/18 z dnia 14 czerwca 2018 roku.

Przewodniczący Komisji poinformował, że protokół został przesłany radnym pocztą elektroniczną. Zapytał, czy radni zgłaszają uwagi?

Uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przedłożony protokół:

Komisja w głosowaniu przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokół nr 9/VI/18 z dnia 14 czerwca 2018 roku.

Uwag nie zgłoszono.

Ad pkt 2. Uzupelnienie składu Prezydium Komisji – wybór wiceprzewodniczącego.

d) zgłaszanie kandydatów

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zgłosiła chęć pełnienia funkcji Wiceprzewodniczącego Komisji.

e) prezentacja kandydatów

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: „Jestem członkiem Komisji od początku jej istnienia. Tematem transportu zajmuję się głównie od strony bezpieczeństwa ruchu drogowego, transportu pieszego i komunikacji publicznej. Interesuje mnie również tematyka transportowa dotycząca rewitalizacji, tj. poprawy warunków życia mieszkańców i wprowadzania stref tempo 30.”

f) głosowanie

Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie zaproponowaną kandydaturę radnej p. Urszuli Niziołek-Janiak:

Wynik głosowania: „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 1 głos.

Wiceprzewodniczącą Komisji została radna p. Urszula Niziołek-Janiak.

Ad pkt 3. Rozpatrzenie petycji w sprawie uruchomienia Łódzkiej Kolei Miejskiej – druk BRM Nr 118/2018

Dokumentacja znajduje się w teczce nr: DPr-BRM-II.152.5.2018

Przewodniczący Komisji omówił petycję oraz przedstawił uzasadnienie do projektu uchwały:

Działając na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy z 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), Pan złożył petycję do Rady Miejskiej w Łodzi o uruchomienie Łódzkiej Kolei Miejskiej.

Po zapoznaniu się z petycją jak i wyjaśnieniami Rada Miejska w Łodzi ustaliła, iż w Łodzi działa przewoźnik kolejowy dedykowany połączeniom kolejowym w obrębie aglomeracji łódzkiej - Łódzka Kolej Aglomeracyjna, utworzona przez Marszałka Województw Łódzkiego. Biorąc pod uwagę strukturę przestrzenną i komunikacyjną Łodzi ma uzasadnienie na prowadzenie przewozów aglomeracyjnych, a nie jedynie przewozów miejskich. Nie ma potrzeby tworzenia odrębnego podmiotu dla organizacji kolejowych przewozów miejskich, skoro przewozy wewnątrz aglomeracji są realizowane przez wyspecjalizowany podmiot.

Zaproponowany rozwój i rozbudowa połączeń wymagają znacznych inwestycji infrastrukturalnych. Miasto nie zarządza infrastrukturą kolejową, co ogranicza możliwość finansowania obcych i prowadzenia własnych inwestycji kolejowych, o które wnosi Zainteresowany. Jednostką odpowiedzialną w tym zakresie jest PKP Polskie Linie Kolejowe, odpowiadająca za zarządzanie państwową siecią linii kolejowych w Polsce w tym za ich rozbudowę i modernizację.

Ze względu na odmienne charakterystyki węzłów kolejowych: łódzkiego, warszawskiego i berlińskiego oraz różne kierunki i wielkości potoków pasażerskich, brak jest uzasadnienia do bezpośredniego porównywania tych aglomeracji, bądź przenoszenia rozwiązań zastosowanych w innych miastach do miasta Łodzi.

Warto też zauważyć, że brak jest planów budowy nowych linii kolejowych służących transportowi miejskiemu na terenie Łodzi - nie licząc tunelu średnicowego, a biorąc pod uwagę stosunkowo gęstą sieć linii tramwajowych, które w pierwszym rzędzie powinny być wykorzystywane do przewozów miasta, brak jest też takiej potrzeby.

Biorąc pod uwagę powyższe, petycję złożoną do Rady Miejskiej w Łodzi uznaje się za bezzasadną.

Wobec braku zgłoszeń, **prowadzący** zaproponował przyjęcie przedstawionego projektu uchwały RM:

Wynik głosowania: „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Ad pkt 4. Rozpatrzenie 2 petycji w sprawie przywrócenia autobusu nr 85 na trasę sprzed reformy z 2017 r.

Dokumentacja znajduje się w teczce nr: DPr-BRM-II.152.3.2018 i DPr-BRM-II.152.4.2018

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak omówiła petycje oraz przedstawiła uzasadnienie do projektu uchwały:

W dniu 10 kwietnia 2018 r. wpłynęła do Rady Miejskiej w Łodzi petycja Komitetu Mieszkańców Osiedla Widzew-Wschód reprezentowanego przez trzy osoby prywatne. Do petycji załączono: 4442 podpisów osób ją popierających, pismo z wyrazami poparcia petycji przez Radę Osiedla Widzew-Wschód, Uchwałę Nr 131/43/18 Zarządu Osiedla Stary Widzew oraz pismo SP ZOZ Centralnego Szpitala Klinicznego UM W Łodzi - Ośrodka Pediatricznego tj. szpitala przy ul. Spornej 36/50. Analogicznie wpłynęła petycja mieszkańców Bałut z załączonymi 677 podpisami. Obie petycje dotyczą tego samego tematu tj. postulatu przywrócenia połączenia autobusowego na dawnej trasie linii 85 lub zastąpienia jej dogodnym połączeniem innej linii były rozpatrywane łącznie i są razem przedmiotem niniejszej uchwały.

Mieszkańcy Widzewa Wschodu podnoszą w petycji następujące argumenty:

- funkcjonowanie linii 85 w przebiegu sprzed reformy siatki połączeń przez 40 lat i wygodę tego rozwiązania,
- wydłużenie po zmianie czasu przejazdu z osiedla do miejsc docelowych z 20 minut (w przypadku linii 85 sprzed reformy) często do ponad 40 minut, związany z tym koszt finansowy; jako przykładowe miejsca docelowe podano rondo Solidarności, cmentarz na Dołach, Akademię Sztuk Pięknych czy szpital dziecięcy przy ul. Spornej,
- niedogodności dla osób starszych związane z przesiadkami na rozległym skrzyżowaniu al. Piłsudskiego z al. Rydza-Śmigłego i skrzyżowaniu ul. Kopcińskiego z ul. Narutowicza.

Mieszkańcy Bałut podnoszą z kolei następujące argumenty:

- utrudniony w stosunku do poprzedniego rozwiązania dojazd na wschodnie tereny Łodzi, w szczególności Olechów-Janów,
- brak bezpośredniości połączenia, a dla mieszkańców okolic ul. Augustów nawet dwóch przesiadek i czasu oczekiwania przedłużających podróż nawet do 1,5 godziny,
- wydłużony często do ponad godziny czas przejazdu części podróży wynikający ze skierowania linii 64 okrężną drogą przez osiedle Sikawa i Stoki oraz obłożenia szczególnie w godzinach szczytu ul. Brzezińskiej i Niciarnianej,
- omijanie przez tę linię al. Piłsudskiego od ul. Niciarnianej do al. Rydza-Śmigłego oraz dworca Widzew.

Zarząd Dróg i Transportu w piśmie skierowanym do Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi, które wpłynęło do UMŁ w dniu 25 czerwca 2018 wskazał brak możliwości realizacji postulatu przywrócenia poprzedniego przebiegu linii 85, a także utworzenia nowego połączenia na proponowanej trasie. Zarząd uargumentował odmowę brakiem 9 autobusów koniecznych do obsługi takiej linii, spotęgowanym dodatkowo zapotrzebowaniem na autobusową komunikację zastępczą dla wyłączonych na czas robót

drogowych tras autobusowych. Podniósł także, że w latach 2011-2016 linia 85 wspierała połączenie kampusu UŁ z widzewskim dworcem kolejowym jako głównym dworcem w Łodzi i że wzmocnienie to nie jest już konieczne ze względu na przeniesienie części potoków pasażerskich w kierunku Łodzi Fabrycznej. Ewentualne zmiany mają być rozważane po przeprowadzeniu badań potoków pasażerskich.

Przedstawił także obecny sposób obsługi transportowej w zamian za dawne relacje linii 85 w postaci:

1. Linii 9AB z Olechowa, Janowa i Augustowa do Narutowicza i Uniwersytetu Łódzkiego;
2. Linii 64B skierowanej do pętli Widzew-Czajkowskiego, co zapewnia bezpośrednio połączenie okolic pętli ze stadionem Widzewa, szpitalem przy Czechosłowackiej, węzłem na Dołach, szpitalem Konopnickiej i dworcem Północnym;
3. Wydłużonej linii 80, zapewniającej dojazd z Widzewa-Wschodu do ul. Niciarnianej, "skrzyżowania marszałków" i centrum miasta;
4. Zwiększeniem do 6 min w szczycie częstotliwości linii 96 łączącej Widzew Wschód ze "skrzyżowaniem marszałków" i kampusem UŁ;
5. Wydłużeniem trasy linii 70 do Ronda Powstańców 1863 Roku jako połączeniem Marysina i Dołów z kampusem UŁ i "skrzyżowaniem marszałków", a Widzewa z ASP i Dołami;
6. W zakresie miejsc przesiadek ZDiT poinformował, że autobusy linii 70 i 96 mają wspólny przystanek Kopcińskiego-Piłsudskiego, a linie 64B i 80 zintegrowane przystanki przy stadionie i ul. Niciarnianej.

Odnosząc się do postulatów z petycji i wyjaśnień ZDiT należy brać pod uwagę, że:

- trudno stwierdzić wielkość zmniejszenia potoków pasażerskich na dworcu Łódź Widzew, skoro badania są dopiero prowadzone, a nadal staje na nim więcej pociągów niż na dworcu Łódź Fabryczna,
- zarówno linia 85 jak linia 9 w badaniach preferencji transportowych miały bardzo wysoką popularność; linia poruszała się też na al. Piłsudskiego z dużą prędkością, co dawało krótkie czasy przejazdu i wysoką atrakcyjność linii,
- nie można mówić o zastępowalności 85 przez linię 9, skoro przed reformą obie linie obsługiwały tę część miasta z łączną częstotliwością większą niż obecnie ma pozostała linia 9,
- linia 9AB jeździ w częstotliwościami praktycznie takimi samymi jak przed reformą, trudno mówić o jej wzmocnieniu,
- linia 64 nie jest wartościową linią dla północnej części Widzewa Wschodu. Ma dwa warianty, tylko jeden z nich obsługuje Widzew mieszkaniowy, drugi kieruje się do Urzędu Skarbowego, co decyduje, że jest to rozwiązanie gorsze dla mieszkańców osiedla Widzew Wschód niż rozwiązanie sprzed reformy, gdy wszystkie kursy obsługiwały osiedle; do tego przejazd tą linią trwa bardzo długo ze względu na zator drogowy od ronda na Niciarnianej do al. Piłsudskiego.
- linia 70, która daje możliwość przesiadki na tramwaj linii 9 mimo takiego samego taktu (co 12 minut) w godzinach szczytu wymaga oczekiwania na przesiadkę 6 minut, co znacząco wydłuża czas podróży; skrzyżowanie ul. Narutowicza z ul. Kopcińskiego oraz al. Rydza-Śmigłego z al. Piłsudskiego nie mogą być traktowane jako wygodne węzły przesiadkowe w kierunku Widzewa ze względu na odsunięcie przystanków autobusowych na południe (95 m i ok. 200 m) oraz długi czas oczekiwania na sygnał zielony dla pieszych; przystanki na wiadukcie w ciągu ul. Kopcińskiego nie spełniają warunków węzła przesiadkowego ze względu na niedostępność dla osób z niepełnosprawnością ruchową.
- linia 80 i 96 i ich miejsca przesiadek na linie 64B i 70 nie powinny być w ogóle przedmiotem rozważań, ponieważ 80 i 96 jako bardzo odległe od północnej części osiedla Widzew Wschód w ogóle nie mogą być traktowane jako ich obsługa. Skorzystanie z nich

wymaga od osób mieszkających na północy osiedla Widzew Wschód przejścia do przystanku nawet 1,5 kilometra między blokami.

Istnieje kilka możliwości poprawy sytuacji także w przypadku niemożności przywrócenia linii 85 w całym postulowanym przebiegu, co byłoby oczywiście najkorzystniejsze. 85 jest obecnie linią nieefektywną ze względu na częstotliwość, co 40 minut; na dworzec Łódź Fabryczna jeździ dużo innych linii, istnieje możliwość skierowania jej od Ronda Solidarności co 12 minut na Widzew starą trasą. Istnieje też możliwość skorygowania trasy linii 60 w sposób poprawiający znacząco warunki przesiadki mieszkańcom Widzewa Wschodu - zamiast wytwarzać sztuczną pętlę o długości ok. 2,1 km zastępującą czasowo pętlę Wydawnicza skierować autobusy prosto ul. Kopcińskiego ze skrzyżowaniem w Piłsudskiego aż do pętli przy stadionie Widzewa (długość 1,95 km). Wymagałoby to jedynie budowy węzła sanitarnego dla kierowców, a dałoby pasażerom dwa miejsca przesiadki drzwi w drzwi.

Reasumując należy uznać, że dla części mieszkańców dwóch dużych osiedli mieszkaniowych reforma siatki połączeń spowodowała pogorszenie oferty transportu zbiorowego pomiędzy osiedlami oraz do ważnych punktów docelowych m. in. przez niezapewnienie wygodnych węzłów przesiadkowych oraz wydłużenie czasu podróży.

W związku z powyższym obie petycje Rada Miejska w Łodzi uznaje za zasadne i postuluje wypracowanie bezzwłocznie rozwiązania poprawiającego sytuację transportową części osiedla Widzew Wschód i Bałut. Wprowadzone zmiany nie powinny odbywać się kosztem linii cieszących się popularnością.

Przewodniczący Komisji podziękował radnej referującej i poprosił o odniesienie się do przedstawionego projektu przedstawiciela Zarządu Dróg i Transportu.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: „ZDiT już się odniósł do petycji. Wskazaliśmy, jakie są rezerwy, zasoby. Jest oczywiste, że jesteśmy zainteresowani rozwojem połączeń. Ta zmiana wynikała z potrzeb innych mieszkańców na innych ulicach, gdzie tego autobusu nie było i takie było założenie, że w momencie, w którym linia autobusowa na dość dużym odcinku pokrywa się z linią tramwajową i żeby efektywniej wykorzystać te pojazdy skierowane zostały w inne rejony miasta, np. linia 85, 99. Dzięki temu udało się wygospodarować autobusy, które jeżdżą pomiędzy Radogoszczem Zachód i Radogoszczem Wschód, gdzie mieszkańcy przez kilkadziesiąt lat zabiegali o taki autobus. To wszystko wiąże się z koniecznością gospodarowania taborem takim, jaki mamy. Jakikolwiek ograniczanie częstotliwości wiąże się z oporem społecznym. Problemy są także z odpowiednią ilością kierowców, ze względu na 6% bezrobocie. Trudno jest o nowych kierowców. Wedle danych historycznych z pętli Czajkowskiego na Doły autobus nr 85 jechał równo 30 min, obecnie autobus 96 z tej samej pętli z przesiadką na ul. Śmigłego-Rydza wynosi od 33 do 39 min. Z drugiej strony mamy autobus 75 spod dworca we wszystkich wariantach + linia 70 na skrzyżowaniu Marszałków, tutaj przesiadkowość nie jest najwygodniejsza. Na czas planowanych remontów chcemy skierować linię 13 i 4 w kierunku pętli Augustów i Zarzew, żeby wzmocnić autobusy kierowane z tego osiedla. Dodatkowo to, co postuluje radna, czyli wydłużenie linii 60 w kierunku Widzewa. Badaliśmy też sprawę krańcówki Widzew-Stadion. Tam jest taki problem, że brak jest punktu socjalnego. To są długie linie jeżdżące do Strykowa. Przyszłość wygląda tak, że otwarte zostały oferty na zakup nowych autobusów i jeżeli zostanie umowa podpisana, to pozostanie 35 tygodni oczekiwania na dostarczenie autobusów. Nie stoję na stanowisku, że absolutnie nie, musimy tym taborem i możliwościami naszymi zarządzać i tam, gdzie to jest możliwe będziemy to wzmocniać poprzez specjalnie pomysł kierowania nowych linii autobusowych, żeby wesprzeć autobus 96, który może podczas remontu (Rydza-Śmigłego) mieć spowolniony przejazd.”

Omówiono i przyjęto projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi dotyczący 2 petycji w sprawie przywrócenia połączenia autobusowego na dawnej trasie linii 85.

Przewodniczący Komisji: „Sugerowałbym, aby ten projekt uzupełnić o sformułowanie, że realizacja tych postulatów nie powinna się odbywać kosztem innych istniejących połączeń.”

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: „Jeżeli ZDiT po przeprowadzonych badaniach dojdzie do wniosku, że jakaś linia się nie sprawdziła to wykluczalibyśmy możliwość wykorzystania likwidacji takiego połączenia, czy ograniczenia takiego połączenia. Pamiętajmy o tym, że jest możliwość dołożenia środków finansowych w przyszłym roku i stworzenia większej ilości kursów, jak również są plany, że do 30% kursów może być wykonywanych przez zewnętrznego operatora. Dopuszczamy taką możliwość, więc pojawi się inne rozwiązanie, które ten tabor i kwestie zatrudnienia motorniczych ma szansę rozwiązać.”

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: „Mam pytanie o koszty?”

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: „Przywrócenie tej linii w takim kształcie, żeby nie zabierać nikomu innemu, to było wyliczone na roczny koszt 9 mln zł, ok. 20 kierowców i 9 autobusów.”

Radny p. Mateusz Walasek: „Wspomniano o niedogodnościach dla osób starszych związane z przesiadkami na rozległym skrzyżowaniu Piłsudskiego/Rydza-Śmigłego i Kocińskiego/Narutowicza, czy to nie jest jedyne rozwiązanie, gdyż jeszcze jest możliwość przesiadki na wspólnych przystankach z 96 i takie sformułowanie było. Żeby nie odnieść wrażenia, że to jest jedyna droga, gdzie trzeba się w ten sposób przesiadać na tym skrzyżowaniu.”

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: „Podczas rozmowy z mieszkańcami 96 i 80 to nie są linie, które tą część osiedla obsługują ze względu na odległość do przystanków. Jeżeli mówimy o niedogodności przesiadek, to mamy na względzie osoby mniej sprawne fizycznie.”

Radny p. Mateusz Walasek: „To trzeba pisać o części osiedla Widzew Wschód.”

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: „Z tego, co pamiętam, to starałam się tam, gdzie odnoszę się do tego, że to jest problem części osiedla, to o tym pisać. Tam gdzie jest mowa o tym, że jest to Komitet Mieszkańców Osiedla Widzew Wschód, tak określili to mieszkańcy, więc tak również to określam.”

Radny p. Kamil Jeziorski: „Czy prawdą jest to, że ten autobus woził ok. 4 mln mieszkańców rocznie?”

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: „Nie wiem skąd te dane i z jakiego okresu. Rocznie na tej linii w 2011 r. jak były badania, to było 2,5 mln osób z zastrzeżeniem, że nie było wówczas tramwaju na Olechów.”

Przedstawiciel Mieszkańców p. K.W-O.: „Chciałabym się odnieść do tych autobusów 96 i 80, to jest znaczna część osiedla, północna. Jeżeli chodzi o stare 85, to główna sprawa jest taka, że na osiedlu mieszka dużo osób starszych i ci ludzie podróżowali tym autobusem na cmentarz i stąd tak duże obłożenie tej linii w niedziele. Teraz doszło do tego, że większość tych ludzi przestała jeździć na cmentarz lub korzysta z pomocy osób trzecich, ponieważ dla nich jest to wyprawa straszna, ponieważ nie ma dobrych miejsc przesiadkowych.”

Przewodniczący Zarządu Osiedla Widzew Wschód p. M.J.: „Problem istnieje od samego początku tej rewolucji komunikacyjnej. Mieszkańcy się do nas zgłaszają i to jest aktualny, bardzo bolesny problem. Chciałem się odnieść do słów dyrektora, który powiedział, że autobusy w tej chwili jeżdżą tak jak poprzednio szybko, nie jest istotne jak jeździ dana linia, tylko jak długo jedzie pasażer.”

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: ”Zaproponowała, żeby napisać w projekcie: ”żeby te zmiany nie odbyły się kosztem linii cieszących się zainteresowaniem mieszkańców.”

Wobec braku zgłoszeń, **prowadzący** zaproponował przyjęcie przedstawionego projektu uchwały RM:

Wynik głosowania: „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Ad pkt 5. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 5 z 2018 r. - Druk BRM nr 122/2018

Dokumentacja znajduje się w teczce nr: DPr-BRM-II.1510.20.5.2018

Przyjęto projekt uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 5 z 2018 r.

Wynik głosowania: „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Ad pkt 6. Sprawy różne i wniesione.

Przewodniczący Komisji poinformował o pismach, które wpłynęły do Komisji:

1. Projekt Statutu Miasta
2. Pismo związków zawodowych MPK, którzy zwrócili się w formie uchwały mówiącej, że obecna forma powierzenia jest niedochodowa i proszą o poparcie wycofania się z uchwały o przekazaniu 30% komunikacji zbiorowej innemu przewoźnikowi. Takiego projektu nie było, tylko była uchwała o planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla MŁ, w którym była taka możliwość, a nie było żadnej uchwały o przekazaniu 30%.
3. pismo mieszkańców w sprawie nawierzchni ul. Wróblewskiego na odcinku Bratysławska/Bandurskiego >> skierujemy pismo do ZDiT.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz podziękował za udział w obradach i zamknął posiedzenie Komisji.

Protokół sporządziła

Przewodniczący Komisji

Sylwia Woźniak-Taczała

Sekretarz Komisji

Bartosz Domaszewicz