

Protokół nr 4/IV/19
posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 21 marca 2019 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 7

- obecnych..... 6

- nieobecnych..... 1

2. Zaproszeni goście – według listy

Listy obecności stanowią załączniki nr 1 i 2 do nin. protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołu z dnia 31 stycznia 2019 r.
2. Informacja na temat przygotowań łódzkiego roweru publicznego do sezonu 2019 (stan techniczny rowerów, działania naprawcze i bieżące oraz inwestycje).
3. Sprawy wniesione i różne.

III. Przebieg posiedzenia i ustalenia:

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski powitał zgromadzonych i zapytał, czy są uwagi do zaproponowanego porządku posiedzenia.

Radna p. Marta Przywara poprosiła o wprowadzenie do porządku pkt. 2 a, dotyczącego projektu uchwały w sprawie nadania obszarowi, o charakterze przemysłowo-logistycznym, nazwy Strefa Przemysłowa Jędrzejów.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz poprosił o wprowadzenie do porządku punktu dotyczącego informacji Zarządu Dróg i Transportu, na temat dysponowania taborem niskopodłogowym.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: poddał pod głosowanie wprowadzenie pkt. 2a projektu uchwały zaproponowanego przez radną, p. Martę Przywarę oraz 2b informacji na temat dysponowania taborem niskopodłogowym przez łódzkie MPK.

Komisja jednogłośnie przyjęła poszerzenie porządku obrad.

Ad.2 Informacja na temat przygotowań łódzkiego roweru publicznego do sezonu 2019 (stan techniczny rowerów, działania naprawcze i bieżące oraz inwestycje).

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Sezon rowerowy na łódzkim rowerze publicznym już się zaczął, od 1 marca. W tym momencie mamy już pierwsze pewne statystyki i np. w porównywalnym okresie w zeszłym roku mieliśmy 42 tys. wypożyczeń, natomiast na tę chwilę, w tym roku mamy już ich więcej, bo jest ich około 59 tys. Widać, że rower w tym roku, w tym pierwszym miesiącu, popularniejszy. Na tę chwilę nie dostaliśmy żadnych zgłoszeń dotyczących problemów technicznych z wypożyczaniem rowerów lub porzuconych rowerów poza pojedynczymi zgłoszeniami, dotyczącymi aplikacji ogólnej firmy Nexbike, ponieważ tam pojawił się problem, że osoby, które miały konto w warszawskim

systemie obecnie z tej aplikacji, nie mogą w Łodzi korzystać. To wynika z tego, że Warszawa się oddzieliła od tego systemu”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Ze swojej strony mogę powiedzieć, że łódzki rower publiczny, wszystkim rowerom został zapewniony pełen przegląd. W ciągu zimy wymieniliśmy łącznie ponad 10 tys. części w rowerach publicznych. Największą ilość części jakie wymieniliśmy to były uchwyty na kierownicę, były zniszczone albo ich w ogóle nie było. Rowery przeszły pełen przegląd i są gotowe do sezonu, do użytkowania. Na ten moment mogę powiedzieć, że w systemie dysponujemy wieloma ekipami np. system techniczny mobilny, który już na miejscu, na stacji wykryje wadę bądź otrzyma informację, że coś się stało z rowerem, stara się go naprawić albo rower jest zabierany bezpośrednio już do serwisu i tam jest wykonywana naprawa”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „Są planowane inwestycje aby poszerzać łódzki rower publiczny, jakie są plany, jak to będzie wyglądało czasowo”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Bardzo się cieszę, że dokonano pewnych remontów. Rzeczywiście, ja sam korzystam z tego systemu i zauważam, że w tym roku póki co problemów nie mam. Jednak przyzna pan, że ostatnie 2 lata można było mieć zupełnie inne odczucia w trakcie sezonu. Moje pytanie brzmi, stan rowerów jest zadawalający, czy planujecie zmiany w organizacji konserwacji, przeglądów tych rowerów w trakcie roku, aby nie dochodziło do takiej sytuacji, gdzie na jednej stacji stoi po 4, 5 nieczynne rowery?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Powiem tak, że na to pytanie jest mi ciężko odpowiedzieć. Mogę zasięgnąć wiedzy w dziale operacyjnym i do Pana wrócić z odpowiedzią mailową. Na ten moment jest mi ciężko odpowiedzieć”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Czy dysponuje Pan informacjami, ile było dostępnych średnio, w zeszłym roku rowerów w trakcie sezonu? Łódź płaci za ilość procent. 1500 rowerów mamy w Łodzi? Czy posiada Pan dane ile w trakcie roku tych rowerów było sprawnych?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Na ten moment nie mam tych danych, jeżeli zbierzemy te pytania, mogę wrócić z mailową odpowiedzią”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Dobrze, a ma Pan informację jak wypada, pod względem awaryjności, łódzki system publiczny na tle pozostałych systemów? A przybliżone koszty konserwacji? A czy planujecie podnieść w najbliższym czasie - z punktu widzenia Łodzi, która kupiła u was usługę, ale także świadczyć usługę dla województwa łódzkiego, także na terenie naszego Miasta i do której my się do części dorzucamy. Czy w najbliższym czasie planujecie formę integracji tych obydwu systemów, by użytkownicy mogli z nich korzystać?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Na ten moment są ustalenia, że jedyna integracja, która wchodzi w grę to integracja poprzez bazę danych. W momencie, gdy użytkownik będzie zarejestrowany w systemie ŁRP, będzie mógł na tym samym koncie użytkować w łódzkiej kolei aglomeracyjnej i na odwrót. Czyli, poprzez jedno konto będzie można korzystać z dwóch systemów, jak na razie jest to jedyna forma integracyjna”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Czyli powiedzmy, ja tu mam zupełnie jeszcze inną anomalię, bo ja mam konto założone we Wrocławiu. Czyli korzystając z aplikacji, która jest zarejestrowana we Wrocławiu będę mógł, na terenie Łodzi, skorzystać zarówno z łódzkiego, w sensie wojewódzkiego i naszego miejskiego roweru”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Ciężko mi na te pytania odpowiedzieć, ale sądzę, że tak. System nasz jest tak skonfigurowany, że zakładając konto np.: w Warszawie może Pan korzystać z innych systemów w Polsce. Jednak, wymogi przetargów rowerów ŁKA były takie, że tylko użytkownicy zarejestrowani w ŁKA mogą korzystać z roweru z ŁKA. My teraz chcemy to zmienić ze ZDiTem, te systemy poprowadzić w taki sposób, aby przez jedno konto móc korzystać i z tego i innych systemów”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Rozumiem, a są jakieś plany, co z zostawieniem tych rowerów wojewódzkich na terenie naszego Miasta? Co będzie czynione dalej?”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Jeżeli chodzi o ewentualne uruchamianie dodatkowych miejsc, w których można byłoby te rowery zostawiać bez dodatkowych opłat, my z Panią z Urzędu Marszałkowskiego, której podlega rower publiczny, ostatnio się spotkaliśmy w sprawie dotyczącej zgody RPO, czyli instytucji zarządzającej w zakresie wyrażenia zgody na uruchomienie takich dodatkowych stacji. Taka zgoda jest, natomiast będziemy jeszcze negocjować z gminami jak największą liczbę takich miejsc w Łodzi aby były. Wstępnie rozmawialiśmy z Nexbike na temat możliwości uruchomienia kilkunastu punktów, gdzie można byłoby zostawić te stacje. Rozmowy jeszcze trwają, to jest sprawa biznesowa po stronie Nexbike. Chcemy aby jakieś punkty, które są najczęściej użytkowane przez łodzian, byłyby na styku stacji kolejowych aby były uruchomione”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Mam pytanie do urzędu marszałkowskiego. Nie jest tajemnicą, że w Łodzi rozpoczyna się wielka inwestycja kolejowa w postaci tunelu a tym samym zyskamy kolejne przystanki kolejowe, dodatkowo teraz przy okazji tej perspektywy unijnej chyba ma być budowany także przystanek Radogoszcz, chyba także Stoki, czy planujecie poszerzenie roweru publicznego o te kolejne przystanki?”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Na razie nie planujemy drugiego etapu, natomiast jeśli chodzi o przystanek na Stokach, tam jest stacja roweru wojewódzkiego. Na części tych stacji, które były kolejowych są te przystanki, natomiast drugiego etapu na tą chwilę nie planujemy. On jest zamknięty, mamy możliwość w ramach tego postępowania zamówienia uzupełniającego, ale do tej pory nie ma w planach drugiego etapu”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Czy wy się może konsultowaliście z Nexbike jaki jest stan techniczny po zimie, bo mam różne odczucia i opinie. Te rowery na terenie miasta niezbyt się cieszyły dużym zainteresowaniem w tym okresie. Przyglądałem się stroną/ie techniczną/ej, czy wy także o te rowery zadbaliście, czy były po okresie zimowym sprawdzane technicznie?”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Był wykonany cały przegląd, całego systemu, przegląd był pogwarancyjny. W ramach projektu unijnego mamy zarządzania projektem, mamy firmę, która przejrzała wszystkie rowery. Dziś dostałam raport z tego przejrzenia. Wystąpiliśmy do wykonawcy w ramach gwarancji o wymianę, ponieważ tam jest kwestia wsporników do kierownicy, które rdzewieją. Niestety, w dokumentacji przetargowej

była, że mają tam być wsporniki stalowe. Okazało się po tym krótkim okresie, że nie tylko pojawia się na nich korozja. Wszystkie rowery zgodnie z dokumentacją przetargową miały mieć elementy trwałe, odporne na zniszczenie. Mamy prawo, w ramach gwarancji, otrzymać od wykonawcy wymianę tych elementów na nowe. Występujemy aby wykonawca wymienił te części, które są pokryte korozją”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Analizujecie w przyszłości zrezygnowanie z tego okresu zimowego?”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Nie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Jak te rowery wyglądają na terenie województwa, czy te rowery tam pracują?”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Pracują, są wykorzystane. W styczniu było 12 tys. wypożyczeń, średnio około 5 tys. miesięcznie tych wypożyczeń było. Cel projektu został zrealizowany, rowery są używane i wykorzystywane, mieszkańcy korzystają z nich ”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Czy jest plan przemyślenia, jak w takim razie poprawić te efekty na terenie Łodzi? Jednak ta wasza oferta, względem naszego miejskiego, nie jest zbyt komfortowa”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „W ramach projektu, gdyby partnerzy mieli dowolność wyboru, zarówno co do taryfy jaka będzie stosowana, do tego jakie będą stacje i gdzie będą stacje, to było zależne środkami własnymi, które mogliby beneficjenci przeznaczyć na tą część, poza dofinansowaniem unijnym. W Łodzi akurat, była to kwestia taka; my jako województwo mamy tak naprawdę parkingi rowerowe, tylko w gestii miasta było ustalenie zakresu, jaki chce przestawić do projektu. Było/y to tylko stacje przy przystankach. Teraz próbujemy tutaj wyjść naprzeciw tej kompatybilności. Nie mogliśmy zapisać kompatybilności w dokumentacji przetargowej z uwagi na fakt, że były wskazania na konkretnego wykonawcę. Mieliśmy pierwotnie takie zapisy, musieliśmy z nich zrezygnować. Nie było tu dopuszczone aby nie zakłócało konkurencji w projekcie unijnym. Trochę mamy związane ręce, że jest to projekt unijny. Będziemy rozmawiać z instytucją zarządzającą jak to zrobić aby tę sytuację, którą w tym momencie mamy, poprawić w aspekcie. Mimo że to będą stacje wirtualne, takie które nie będą fizycznie związane z gruntem, nie będą to stojaki, ale będą widoczne w systemie i użytkownik będzie mógł pozostawić rower. Dostałam zgodę, można postawić stacje sponsorskie. Próbujemy tutaj działać w tych warunkach, które mamy w tym momencie. Za dużo nie możemy, bo jest to projekt, który jest współfinansowany akurat w tej części przez unię europejską, więc za dużo zmian nie można wprowadzić aby nie zaburzyć”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Swego czasu natrafiłem na informację, że Wrocław ma stacji sponsorskich około 25, czy to jest możliwe, oni mają najwyższy współczynnik w Polsce. Z czego to wynika, że w Łodzi my tych stacji Orlen mamy 4 i port Łódź?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Tutaj wiem, że w tamtym roku otwieraliśmy stację Dell, stacji sponsorskich jest 8. Największym problemem jest to, że firmy nie chcą nawiązać długiego kontraktu, który w perspektywie finansowanie/wej jest tańsze/y”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Myślę, że w tej chwili można liczyć na małą skalę nowych stacji sponsorskich z tego powodu, że kontrakt się kończy. W związku z tym inwestycja w stację sponsorską wiąże się z krótkim terminem, bo raptem jednosezonowym, a właściwie już niecało sezonowym. Nie ma wiedzy, jaki będzie kolejny operator. Czyli podpisanie umowy 5 czy 4 letniej spowoduje, że przy wyborze innego operatora może się okazać, że ta stacja sponsorska będzie samotną wyspą na terenie Miasta. Ja nie liczylibym na jakiś radykalny wzrost ale jest to potencjalnie możliwe w następnych kontraktach, w sytuacji, w której zacznie się on na nowo. Znana już jest popularność roweru publicznego i myślę, że wtedy podpisując kontrakt na 4 lata, ten okres amortyzacji w firmie będzie też inaczej zupełnie rozłożony. Tym samym 4 letni a jednosezonowy kontrakt to będzie co innego. Wiemy jaka jest popularność roweru, więc też firmy mogą chętnie na to spojrzeć i się zainteresować”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Nie zajmowaliście się promowaniem takiej formy partycypowania? Np. politechnika łódzka, wiem, że fundacja fenomen namawiała manufakturę”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Manufaktura jest zainteresowana ale stacją, która, oczywiście nie chcę się wypowiadać za manufakturę, bo za tydzień może już nie być zainteresowana, z wstępnych rozmów wiem, że byliby zainteresowani stacją ale po stronie, po wybudowaniu stacji Łódź Polesie. Jest jakieś wstępne zainteresowanie ze strony Aquaparku Fala, natomiast tutaj jeszcze są pewne rozmowy toczone na ten temat.

Radny p. Mateusz Walasek: „Rower wojewódzki, z całym szacunkiem dla województwa, to jest największy problem w tym całym systemie, przynajmniej tak mówią mieszkańcy. Jak my się tego możemy pozbyć, bo to w mojej subiektywnej ocenie wywołuje więcej szkody niż pożytku dla tego systemu. Po pierwsze, jest to nieużywane, po drugie, ponosimy w związku z tym koszty. Luzie w Łodzi są przyzwyczajeni do systemu funkcjonującego. Jest to absolutnie do tego nie dostosowane i liczba wypożyczeń jest niewielka. Jak my jesteśmy zobowiązani i na jakich warunkach i kiedy ewentualnie możemy się tego pozbyć”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Projekt był zrealizowany w oparciu o fundusze z unii europejskiej i mamy 5 letnią trwałość projektu”.

Radny p. Mateusz Walasek: „A ile Łódź płaci za ten system?”

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Rocznie jest to 463 tys. zł, w okresie 2024 roku”.

Radny p. Mateusz Walasek: „Tak jak słyszymy z tych wypowiedzi, to poza ewentualnym zintegrowaniem aplikacji pozwalającej na wynajem, tak naprawdę nie można mówić o pełnej integracji tego systemu”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Ja jeszcze raz powtórzę, co było wielokrotnie powtarzane, że nie można w postępowaniu przetargowym ogłosić pewnej integracji z jakimś systemem, jakiejś innej firmy przy zamkniętym systemie i nie narazić się na odwołanie do krajowej izby odwoławczej, która nakazałaby usunąć to naruszenie w przetargu ponieważ zaburzałoby to konkurencję. To będzie w każdej sytuacji taki problem, że chcąc nawiązać do jakiegoś systemu automatycznie inni oferenci, którzy musieliby zapłacić firmie Nexbike bardzo dużo za dostęp do systemu podniosą, że jest to naruszenie konkurencji. Zawsze przy

tworzeniu jakiegokolwiek systemu, który będzie dodatkowy jest to problem. My staramy się działać na rzecz, mając tego samego operatora aby zintegrować to jeśli chodzi o aplikację. Jeśli mamy rower w Koluszkach czy w Pabianicach to tam mieszkańcy, tamtych miejscowości mogą przyjechać do Łodzi i ze swojej aplikacji, z której korzystają w Koluszkach skorzystać w Łodzi. Teraz pracujemy nad tym, żeby wykorzystać te możliwości z umowy, a także możliwości porozumienia się z Nexbike aby uruchomić dodatkowe stacje wirtualne gdzie taki rower będzie można zostawić bez opłaty, aby w punktach najważniejszych w Łodzi można było dojechać. Co do popularności, to ja bym jeszcze nie rozstrzygał jego popularności biorąc pod uwagę sezon zimowy, bo sezon zimowy ma to do siebie, że popularność roweru niestety w Polsce jest dużo mniejsza w Polsce niż w okresach letnich, więc na ostateczne rozstrzygnięcia poczekałbym do zakończenia sezonu”.

Radny p. Mateusz Walasek: „Na rozstrzygnięcia ostateczne to musimy poczekać 5 lat. Jeśli chodzi o ocenę, to ja się zgadzam, że należy przeczekać cały ten okres. Komentarze i obserwacje co do funkcjonowania tego drugiego systemu są krytyczne”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Mamy tego samego operatora ale dwa różne systemy. Po pierwsze, cała aplikacja i cały system był tak naprawdę dla roweru łódzkiego szyty na miarę. Tutaj bardzo muszą się natrudzić informatycy po to aby dostosować tą kompatybilność kont. On był od początku projektowany dla łódzkiego roweru wojewódzkiego tak aby był to spójny system. To jest pierwszy system w Polsce, który obejmuje 10 partnerów z różnych miast. Oddzielnie był szyty cały system informatyczny, oddzielnie była przygotowywana aplikacja aby obejmował funkcjonalnością tak duży obszar, w tak dużym województwie. Po drugie, są to zupełnie inne rowery dlatego, że rower miejski jest rowerem trzeciej generacji. Tam jest terminal i rowery są wpinane w elektrozamki, które są na stacjach, w stojakach, natomiast rower wojewódzki jest rowerem nowszej generacji - 4 tzn. że ma komputer pokładowy i tak naprawdę nie trzeba go nigdzie przypinać. Ten rower można zostawić wszędzie od Zgierza do Pabianic i tam go też zostawić. Chodziło oto aby ten obszar całego funkcjonowania wojewódzkiego roweru publicznego był jeden”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Mam pytanie organizacyjne. Tak jak patrzę na mapę stacji wojewódzkiego i miejskiego to w wielu lokalizacjach to się na siebie nawarstwia i jestem absolutnie pewien, że np. ktoś wysiadający na Żabieńcu z pociągu, czy na Fabrycznej, nigdy nie skorzysta z rozwiązania wojewódzkiego, bo to jest dla niego nieopłacalne finansowo. Czy jest możliwość przeniesienia tych stacji tak, aby wzmocnić stacje bardziej na obrzeżach miasta, gdzie jest słaby program miejski a za to z naszych obserwacji wynika, że ten system wojewódzki się bardziej sprawdza w takich rozproszonych terytoriach bardziej wiejskich, niż ścisłej zabudowie miasta”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „On jest w ścisłej zabudowie Miasta, bo te rowery są w centrum. Niestety wojewódzkiego roweru nie możemy przenieść dlatego że działki, na który są zlokalizowane stacje, są w dokumentacji aplikacyjnej i mamy interpretacje instytucji zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym. Niestety projekt bierze udział w konkursie i nie możemy przenosić stacji, mimo tego, że występowaliśmy”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Jeśli mogę się odnieść do słów „Nikt nigdy nie wypożyczy” ja bym nie wyrokował, bo to jest rower 4 generacji. Wiemy, że za zostawienie go poza miejscem wyznaczonym trzeba wnieść dodatkową opłatę, natomiast nigdy nie wiemy jaka będzie potrzeba użytkownika do tego aby z roweru skorzystać i dojechać w miejsce, w którym nie ma łódzkiego roweru publicznego gdzie można by było zostawić ten

rower. Jeżeli mam go na stacji Łódź Żabieniec - przyjechałem ze Zgierza, chcę skorzystać z roweru, tam mam już aplikację rowerowe łódzkie i chcę dojechać gdzieś rowerem, gdzie nie ma możliwości zostawienia go w stacji łódzkiego roweru publicznego to zostawiam go w każdym miejscu. Wiem, że ponoszę wtedy opłatę, natomiast jest ta możliwość skorzystania. Owszem, można myśleć o stacjach wirtualnych i to niezależnie jaki jest system. Może być to system łódzkiego roweru publicznego nie w tym wydaniu, który mamy obecnie. Ten rower jest stricte i tak był pisany wniosek, zgodnie z moją wiedzą, żeby był powiązany z koleją aby była możliwość korzystania jednocześnie z roweru i pociągu, tak aby nie wozić rowerów pociągami ponieważ było dużo głosów krytycznych co do przewożenia nadmiernej liczby rowerów w pociągach, więc zdecydowano się na taki projekt. Przenoszenie tych stacji z dworów w inne rejony kłóci się z istotą całego projektu, który został wymyślony”.

Radny p. Mateusza Walasek: „Zgadzam się, że trzeba poczekać na pełny rok w tej ocenie, ale jestem bardzo ciekawy jak to będzie z tymi wypożyczeniami, bo jeśli ta teza, że w rozproszonych miejscach jest większa szansa na skorzystanie z tego roweru, to wypożyczenia na stacjach roweru ze stacji Stoki czy ze stacji Marysin, gdzie ta zabudowa bardziej przypomina Koluszki niż centrum Łodzi powinno to wyglądać lepiej niż ze stacji Łódź Fabryczna czy Łódź Kaliska czy gdziekolwiek indziej. Myślę, że jak będziemy mieli pełen rok, sprawdzimy tezę gdzie ten rower się lepiej sprawdza. Jeśli nie wejdziemy za rok z nowym systemem, jeśli chodzi o łódzki rower publiczny i zmiierzam do kolejnego pytania - czy wymagania kolejnego przetargu mogą wpłynąć na to, że integracja tych dwóch systemów może być lepsza, tzn.: czy my możemy coś zrobić, oczywiście nie rozbijając zasadniczego sensu tego przetargu, tej funkcjonalności, którą my już mamy i tych wszystkich osiągnięć łódzkiego roweru publicznego, czy możemy coś zrobić w tym przetargu tak aby była większa szansa na większą integrację tych systemów?”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Absolutnie to nie będzie złośliwe, jeśli znajdzie pan prawników, którzy znajdą formułę, która nie będzie podważona przez Krajową Izbę Odwoławczą to tak, natomiast w chwili obecnej niestety, prawo zamówień publicznych jest takie a nie inne, orzeczenia krajowej izby odwoławczej są takie, a nie inne. Możemy szukać pewnych rozwiązań, które zbliżą jedną i drugą stację, lokalizacyjnie to może być podobnie. Jeżeli chodzi o funkcjonalność, w przetargu drugą firmą była firma Egis, która startowała w rowerze wojewódzkim. Gdyby firma Egis zaproponowała lepszą ofertę niż firma Nexbike, to tutaj ciężko widzę kwestie integracji. Gdyby był zapis, że każda firma, która wygra przetarg ma zintegrować się z systemem Nexbike, który jest firmą komercyjną to oczywistym jest, że firma komercyjna za ta integrację będzie kazała sobie dużo zapłacić. Tym samym oferta innych firm będzie znacząco droższa od tej firmy, która posiada ten system. Nie da się tutaj zintegrować mimo najszczerzej chęci zintegrować systemów dwóch różnych firm bez naruszenia konkurencji i cen jakie będą. Gdyby system należał do miasta wtedy sprawa jest prosta - ma się zintegrować z systemem miejskim, ma ponieść koszty tej integracji. Koszty dla wszystkich są takie same, natomiast w sytuacji, w której mamy firmę, która ten system posiada, bo my defacto wynajmujemy, to tutaj ta integracja jest możliwa za wysokie środki na pewno, chociaż firma Nexbike może powiedzieć, że zamyka te kody i nikomu nie daje dostępu”.

Radny p. Mateusza Walasek: „Panie dyrektorze mnie chodzi o coś zupełnie innego, bo ja to doskonale wiem, odnośnie tych zasad. Chodzi mi o co innego - czy np. wprowadzenie rozwiązań technicznych w nowym przetargu, że nasze nowe rowery będą też 4 generacji, przykładowo możliwość stworzenia stacji wirtualnych czy coś takiego, czy to zwiększa jaka

możliwość integracji? Bo jeśli coś jest wirtualne to ja jestem w stanie sobie wyobrazić, że mamy dwa stojaki wirtualne fizycznie, które znajdują się w jednym miejscu”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Tak naprawdę nie potrzebny jest rower 4 generacji, żeby można było zostawić obecny rower, łódzkiego roweru publicznego na stacji wojewódzkiego roweru publicznego ponieważ mamy kłódkę. W związku z tym jest kwestia tylko możliwości oddania w dodatkowym punkcie. Tutaj pod tym kątem, jak najbardziej jest to możliwe. W drugą stronę chcielibyśmy wykorzystać te możliwości, które daje nam umowa i na pewno chcemy tutaj, z Panią rozmawialiśmy i aby taka stacja wirtualna powstała na przystanku Piotrkowska Centrum, ponieważ ona dość mocno spina stacje Łódź Fabryczna z drugiej Łódź Kaliska te dwie stacje na pewno. Będziemy się starać poszerzyć krąg tych stacji, w których ten rower można byłoby zostawić. Gdyby był rower w nowym wydaniu w Łodzi od 2020 to zasada taka, że można zostawić przy stacji roweru wojewódzkiego, jak najbardziej można, tutaj przeszkód nie ma. Jeśli będzie to znowu firma Nexbike możemy pracować w wymiarze programistycznym, żeby te rzeczy połączyć”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski przekazał prowadzenie Komisji p. Marcinowi Henczowi - wiceprzewodniczącemu Komisji, ponadto poinformował, że kolejne posiedzenie Komisji będzie posiedzeniem wyjazdowym - wizytacja inwestycji, która realizowana jest na skrzyżowaniu Aleja Marszałków i Rydza Śmigłego i ciągnie się aż do Dąbrowy. „Dokładny termin podam w ustaleniu z innymi przewodniczącymi Komisji, aby się nie nakładały posiedzenia Komisji”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „Ja mam pytanie. Bo rozumiem, że ten przetarg wspólny nie może być teraz zorganizowany ale gdyby miasto próbowało zintegrować ten system z wojewódzkim systemem to chyba byłoby to możliwe, zrobić to jednym przetargiem na całą Łódź. Czyli na cześć miejską i wojewódzką. Mówię o przyszłym terminie, kiedy obecne umowy wygasną”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Teoretycznie tak, biorąc pod uwagę, że też województwo będzie właścicielem tego systemu to tak. Należy się zastanowić, dzisiaj trudno powiedzieć jak będzie wyglądał rower za 5 lat. Jakie będą rozwiązania, jakie będą nowe technologie, czy ten system będzie można zaadaptować. Jeżeli będzie go można zaadaptować to też jest jedno z rozwiązań, czyli posiadacz systemu ma dużo większą elastyczność w kształtowaniu tej oferty. Ma system, prosi tylko o dostarczenie rowerów, dodatkowych rowerów czy wymiany rowerów tych co ma a sam może już zarządzać tą kompatybilnością użytkownikami, bo jest właścicielem danych osobowych. Wybiera operatora technicznego do obsługi, do rozwożenia do serwisu. Myślę że tak, tylko pytanie jak to będzie wyglądać za 5 lat, współpraca pomiędzy gminami a urzędem marszałkowskim w zakresie tego rozwoju? Można się zastanawiać nad tym żeby taki system uruchomić na bazie właścicielstwa”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „Apeluję aby operator, który dostarcza rowery na bieżąco dokonywał drobnych napraw. Rowery nie są tak sprawne jak być powinny. Skoro dopłacamy 2 tys. zł rocznie do jednego roweru, taka jest dotacja miasta do systemu to moglibyśmy oczekiwać aby ten rower był sprawny”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Warto zwrócić uwagę rozpisując czas łódzkich miejskich przetargów aby stworzyć możliwość, abyśmy za te 5 lat, kiedy się skończy wojewódzki, byli w takim okresie, że obydwa się kończą i możemy ewentualnie jeśli byłaby taka wola popracować nad czymś wspólnym”.

Radny p. Mateusz Walasek: „Czy ZDiT ma wiedzę, dlaczego jeden z systemów skuterów miejskich nie będzie w Łodzi realizowany? Takie informacje do mnie dotarły”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Ja zawsze przed rozpoczęciem sezonu, kiedy o rowerze mówimy, zawsze apeluję oto żeby ten sprzęt szanować, bo jest to finansowane z wspólnych podatków. To co Pan Radny powiedział, rower prywatny serwisowany może dłużej posłużyć. Z rowerem publicznym zawsze jest problem, ponieważ jest często używany i do tego, nie zawsze zgodnie z przeznaczeniem dlatego też myślimy o nowym przetargu pod kątem tych części, które mogą być bardziej odporne na dewastację. Niestety takich dewastacji się pojawia sporo, to też zmniejsza liczbę rowerów w systemie, bo trzeba je często wymieniać na nowe. Średnio to wyglądało ze skuterami, ponieważ liczba dewastacji przekroczyła budżet możliwy ryzyka przez właściciela firmy i zdecydował, że zawiesi swoją działalność na terenie Łodzi”.

Radny p. Mateusz Walasek: „Czyli ona odbiegała od poziomu w innych miastach”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Nie znam danych dokładnie ale widać dwa miasta Rzeszów i Łódź. To są miasta w których tych skuterów nie będzie, gdzie się firma wycofała. Z innych miast się nie wycofała, wchodzi do innych miast. Być może rentowność była wyższa i nawet jak były straty podobne, to być może to się nadal opłacało. Jednoznacznie nie można określać, że straty są wyższe w Łodzi niż w innych miastach, tylko rentowność tego rozwiązania mogła być wyższa np. w Warszawie mimo takich samych strat i dewastacji ale w Łodzi być może było mniejsze wykorzystanie”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „Ja mam pytanie odnośnie skuterów. Czy Pan prowadził jakieś rozmowy z firmą Blinky? Firma się chwali, że prowadziła rozmowy z miastem”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Ja nie. Nie chciałbym odpowiadać na to pytanie ponieważ nie wiem, nie uczestniczyłem oficjalnie w żadnych rozmowach. Słyszałem, że jakieś zapytania w kierunku miasta były”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „Słyszałem od prezesa firmy Blinky, że chciałby aby miasto partycypowało w kosztach utrzymania, nie wyraził do końca szczegółowo. Widziałem komunikaty na stronie firmy, gdzie padła informacja, że ze względu na fiasko rozmów z miastem, oni się wycofują, a przyznam, że ja nie widziałem żadnych danych dotyczących tych dewastacji ani rentowności, wydaje mi się, że było to dla nich nierentowne. Nie podoba mi się to, że na stronach firmy, firma zrzuca na miasto, na samorząd winę tego, że się wyprowadza. Nikt nikomu niczego nie obiecywał, co więcej ja sam promowałem ten system i on mi się bardzo podobał, głównie dlatego, że miasto nie musiało z publicznych pieniędzy dokładać złotówki. Powiedzieliśmy wspólnie z Panią Prezydent, że będziemy bardzo chętnie promować ten środek transportu i damy nasz wizerunek jako samorządowców ale nigdy nie było mowy, że miasto tak jak w przypadku roweru publicznego, będzie dokładać z budżetu miasta na kursy. To miał być projekt czysto biznesowy, komercyjny i to mi się bardzo podobało. Czy pojawiły się żądania czy pomysł współfinansowania?”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Jeżeli chodzi o ZDiT takich rozmów nie było. Jeżeli były w inny komórkach miasta to już pytanie do tych komórek. Tu też nie widzę obszaru dla możliwości wsparcia prywatnego przedsięwzięcia w kosztach jakby rentowności. Takie sytuacje się zdarzają w innych miastach.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „Korzystając z okazji, ponieważ rower publiczny - zarówno ten działający w mieście jak i wojewódzki - jest mi bliski i od samego początku przy obu próbowałem się starać, współpracować. Z tego co powiedziała Pani z Urzędu Marszałkowskiego to Nexbike musiał wyprodukować aplikacje specjalnie dedykowana dla tego systemu. Czy to było narzucone przez Urząd Marszałkowski jako zamawiający czy to Państwo stwierdzili, że dla roweru 4 generacji muszą stworzyć taka aplikację, do której żaden inny system nawet wasz nie jest w stanie się dostać?”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „My mieliśmy otwarty zapis w aplikacji, że mogła to być dedykowana”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „To w takim razie, czy mógłbym prosić o odpowiedź przedstawiciela Nexbike, dlaczego?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „System wojewódzki był szyty na miarę tego postępowania. Doszliśmy do wniosku, że aplikacja dedykowana będzie rozwiązaniem najlepszym i najbardziej stabilnym”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „Przepraszam, a dla kogo?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Dla systemu”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „W sensie stabilności systemu, tego żeby nie był zbyt eksploatawany, w jakim Pan sposób to rozumie?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Wydaje mi się, że tam była dedykowana, narzucona od samego początku”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „Mnie trochę zaniepokoiło to mówienie o tej 4 generacji, bo jeśli teraz pojedę do Wrocławia, nie byłem tam od kiedy działa nowy system, rowerem 4 i 3 generacji łącznie, czy ja z aplikacji Nexbike łódzkiego będę mógł tam skorzystać, czy muszę zakładać nowe konto?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: We Wrocławiu, z tego co ja wiem działa tylko i wyłącznie rower 4 generacji”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „A z tego co ja wiem jest hybryda Nexbike. Hybryda jest to rower generacji, czyli zarówno mamy stacje jak i możliwość pozostawienia roweru gdziekolwiek na terenie miasta”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Sprawdzę w takim razie. Ja zrozumiałem, że chodzi Panu o hybrydę dwóch rodzajów rowerów czyli 3 i 4 generacji. We Wrocławiu mamy rowery tylko i wyłącznie 4 generacji a hybryda polega na tym, jak pan powiedział, mamy i stacje i strefy wirtualne”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „Dlaczego państwo zdecydowaliście się na zrobienie takiej aplikacji, gdzie z naszego roweru wojewódzkiego nie można skorzystać absolutnie nikt w Europie, poza tymi którzy się zarejestrują do tego dedykowanego systemu? Czy w rozmowach nad stworzeniem tej dokumentacji przetargowej uczestniczył przedstawiciel urzędu miasta Łodzi? ”.

Pani Magdalena Janicka Urząd Marszałkowski: „Tak od samego początku, od dialogu technicznego poprzez udział w komisji przetargowej, był przedstawiciel ZDiT –u”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „My jako Nexbike nie mogliśmy dostarczyć naszej ogólnodostępnej aplikacji, bo to jest własność Nexbike. My musieliśmy stworzyć nową aplikację i dostarczyć ją zamawiającemu”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „Rozumiem, czyli to było państwa absolutnie świadome działanie aby zrobić coś zupełnie oddzielnego, z czego nie może skorzystać nikt w Europie. Jakby ktoś miał wątpliwości - mając łódzką aplikację w łódzkim rowerze publicznym mogą państwo pojechać do wszystkich miast w Europie gdzie działa Nexbike i wypożyczyć na tym koncie rower”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Dlatego teraz właśnie działamy, teraz pracujemy nad tym aby ta aplikacja była na tyle dostępna aby można było wypożyczać tą aplikacją rower w Łodzi czy we Wrocławiu czy w innym kraju Unii Europejskiej”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „Zadam konkretne pytanie - kiedy w końcu skończycie tę rozmowę? Ponieważ zarówno Pan Prezes Lech obiecywał zarówno na konferencji prasowej, jak podpisywano umowę, jak wdrażano umowę, jak uruchamiano system, jak kończono łódzki system roweru publicznego sezon poprzedni, jak uruchamiano tegoroczny sezon. Za każdym razem przedstawiciel albo Nexbike albo UMŁ albo Urzędu Marszałkowskiego podkreśla, że trwają rozmowy i będzie taka kompatybilność, moje pytanie - kiedy? Bo nasz łódzki system w Łodzi działać będzie jeszcze tylko 9 miesięcy. Czy chociaż przez chwile będzie ta kompatybilność spełniona?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Niestety ja Pana nie zaskoczę i powiem, że nie wiem”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „To kto wie?”.

Przedstawiciel Nexbike Polska S.A. p. Piotr Kaczmarek: „Na pytanie mogę odpowiedzieć jak wrócę do biura, porozmawiam z osobą, która zajmuje się stricte tylko i wyłącznie Łodzią, wiem, że rozmowy trwają ale nie wiem na jakim są etapie”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „Mam prośbę do Państwa Radnych, którzy w imieniu mieszkańców dbają o zabezpieczenie, bezpieczeństwo finansów. Czy mogliby Państwo zainterweniować abyśmy te nasze kilkaset tysięcy zł rocznie wydawali w sposób racjonalny? Bo obecnie system wojewódzki w przypadku tych 14 stacji jest absolutnie pomyłką. Przepraszam, może ja jestem olbrzymim orędownikiem roweru, tym czym miał być ten wojewódzki rower, uważam że dużo taniej byłoby każdemu potencjalnemu klientowi zasponsorować taksówkę. Taniej by to wyszło, albo nawet migawkę MPK też byłoby taniej”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Z wyliczeń Dziennika Łódzkiego rzeczywiście - przez okres zimowy wojewódzki rower publiczny, miasto Łódź do każdego kursu dopłaciło około 20 zł gdyż takie niskie było użytkowanie. Ja całkowicie się zgadzam z tą argumentacją. Mam nadzieję, że ZDiT, ten nasz przetarg, ja rozumiem, obecnie się kończy i szczerze mówiąc wątpię, czy ta integracja w tym roku będzie możliwa. Mam nadzieję, że w związku z kolejnym przetargiem, zrobimy wszystko co jest możliwe jako miasto aby te systemy były jak najbardziej kompatybilne”.

Przedstawiciel Fenomen p. Hubert Barański: „To cały czas nie jest po stronie UMŁ, ZDiT to nie jest po stronie miasta problem, że nasz system jakkolwiek on by nie był, nie jest kompatybilny z wojewódzkim. W tym roku mamy tę komfortową sytuację, że mamy pewność, że po jednej i po drugiej stronie jest ten sam operator czyli firma Nexbike. Kto wygra następny przetarg niewiadomo, może się okazać, że jakiś 3 duży gracz rozpocznie ekspansję na dużych miastach w Polsce i wejdzie. Wtedy będziemy mieć jeszcze bardziej sprawę skomplikowaną. Ten rok jest jedynym, w którym mamy komfort, że Nexbike, którego przedstawiciel jest na sali jest operatorem obu systemów i moje pytanie jest - kiedy w końcu, bo już mamy końcówkę marca, kiedy w końcu skończą się te dyskusje i wewnętrzne ustalenia, żebyśmy mogli chociaż spróbować zaleczyć tę ranę, której się wszyscy obawiali na początku? Czyli co będzie jeżeli wojewódzki rower publiczny wygra ktoś inny niż Nexbike? Wygrał Nexbike i mamy to czego się obawialiśmy - kompletny brak integralności i kompatybilności”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „To jest pytanie, które możemy skierować do ZDiTu. Ja dodam od siebie, bo mam pewne doświadczenie w programowaniu, że to, że to są obydwa systemy Nexbike to nie znaczy, że te same strumienie danych muszą iść a tym samym publicznie dostępna Nexbike wcale nie musi obsługiwać tych danych, które są generowane przez system wojewódzki. Mam nadzieję, że pan Sobieraj coś nam powie na temat tych rozmów i co znaczy niebawem”.

Z-ca dyr. ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Jak zrozumiałem są to rozmowy wewnątrz firmy Nexbike. Jak pan Hubert stwierdził, to są dwie odrębne umowy, dwie odrębne aplikacje. Nie ma bardziej w umowie łódzkiego roweru publicznego żadnego zapisu o integracji, bo być nie mogło i nie mogło być wstecz takich zapisów o integracji. W wojewódzkim rowerze już sobie wyjaśnialiśmy to tutaj kilkakrotnie dzisiaj co do integracji. Sprawa jest po stronie Nexbike, my także zabiegamy o to żeby była ta integracja. Natomiast jedna rzecz, która się pojawiła ale ona nie spełnia tutaj naszych wszystkich potrzeb to jest to, że w aplikacji Nexbike pojawiły się rowery i stacje wojewódzkiego roweru publicznego, niestety nie można z nich jeszcze skorzystać. Znaczący to, że pewne prace po stronie firmy Nexbike zostały wykonane natomiast niepełne. Nie można jeszcze z aplikacji Nexbike tego roweru wypożyczyć, a tym bardziej oddać. Czekamy na dalsze ruchy ze strony Nexbike ale tutaj Panie Radny nie ma żadnego narzędzia w żadnej z umów, tak jak mówiłem nie może być tych zapisów, które by nakazywało zatrzymanie jakiegoś terminu czy nakładało jakiegokolwiek kary. Możemy rozmawiać tylko na zasadzie partnerstwa z firmą Nexbike, że te prace przyspieszą. To jest skomplikowana operacja, wykonała jakąś pracę jeszcze w tym momencie nie do końca. Czekamy na dalsze efekty. Możemy tylko i wyłącznie wysyłać pisma, bądź dzwonić do firmy Nexbike z prośbą o przyspieszenie takich prac”.

Ad. 2 Zapoznanie się z projektem uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie nadania obszarowi o charakterze przemysłowo-logistycznym nazwy Strefa Przemysłowa Jędrzejów.

Radna p. Marta Przywara przedstawiła projekt uchwały, bez opinii prawnej. Projekt był konsultowany z dyrektorem Sobierajem i panem kierownikiem Maciaszkiem.

W wyniku dyskusji ustalono, że wobec braków formalno - prawnych w uchwale, Komisja nie będzie opiniowała ww. projektu uchwały.

Ad. 3 Informacja Zarządu Dróg i Transportu dotycząca dysponowania taborem niskopodłogowym.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Ostatnio obserwujemy pewną roszadę pojazdów niskopodłogowych. Oczywiście cieszy, że pierwsze brygady niskopodłogowe przebiły się wreszcie na Teofilów, trafiły do mnie jednak głosy, które sprawdziłem i zweryfikowałem, że rozebraliśmy niskopodłogowego 15, więc można powiedzieć, że Chojny straciły jedyny tabor niskopodłogowy. Przy okazji linia 15 to nie jest linia, która kursuje tylko pomiędzy akademikami jak to chodzi stereotyp a także szpital Kopernika, szpital WAM, różne inne placówki medyczne ulokowane przy ul. Gdańskiej, Pomorskiej i głównie trafiły do mnie pytania nie od studentów, tylko od osób starszych niepełnosprawnych. Chciałbym usłyszeć jakieś wyjaśnienie i perspektywy czy są możliwe powrotu taboru?”

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Jeżeli chodzi o ta sprawę to faktycznie linia numer 15 ma zmniejszoną liczbę w tej chwili pojazdów niskopodłogowych. (**Marcin Hencz:** „Zmniejszona jest taka, że wcześniej było 40% brygad a teraz jest kurs jeden na 3 godziny”). Tak jest jedna brygada, która kursuje na linii niskopodłogowa, ona jest obligatoryjnie ze względu na dopasowanie się do godzin pracy jednej osoby niepełnosprawnej, niezbędna jest dla niej kursowanie komunikacji niskopodłogowej. Jeżeli chodzi o sytuacje taborową, w tym momencie 6 tramwajów ma pesa, ma uszkodzone łożyska i nie może kursować. W związku z tym pokrycie tymi tramwajami jest z linii ŁTR niskopodłogowej. Jeżeli chodzi o ŁTR to tam jest wymagany tabor niskopodłogowy w związku z tym przesunięte są kursy na tabor niskopodłogowy, jeżeli chodzi o cityranery - 5 cityranerów w tej chwili stoi na zajezdni są remontowane. Jeden jest po kolizji, 3 mają problemy z wózkami, w jednym będzie naprawa dachu. Jeżeli te pojazdy wrócą do ruchu to będą puszczane na pewno na linię 15. Problem z niektórymi elementami jest na cityranery, bo te tramwaje nie są już produkowane, więc jest problem z dostępem do części. Jednocześnie zleciliśmy to MPK i to będzie wykonywane w tym roku, czyli wymiana starego z lat 60 tych system sterowania mijankom na stokach przy ul. Janosika, który jest niekompatybilny z częścią tramwajów. Nowy system, który zostanie zamontowany, wtedy też będzie można puścić na 12 czy 15 puszczając tramwaje wszelkiego typu jeśli chodzi o niskopodłogowy. Przy dojściu nowych tramwajów FN6 D też będzie można skierować tam tramwaje NF6D M8C cityranera, więc dla linii 15 będzie większa elastyczność dopasowania taboru niskopodłogowego”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Niepokoi mnie to określenie – „jeśli zostaną naprawione”, czy my znamy jakieś perspektywy kiedy mogą zostać naprawione?”

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „W tym momencie nie odpowiem na to pytanie. Jeżeli chodzi o cityranery, to tak jak mówiłem - to jest zawsze trudne do określenia ze względu na niska dostępność części. Mogę przesłać informację do MPK jakie są prognozowane, przy czym prognozowane nie znaczy pewne terminy usunięcia awarii. Najprędzej uda się usunąć awarię dachu natomiast w pozostałych przypadkach te naprawy mogą być niestety dłuższe”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Te pesy to mówimy z roku 2015, a jaki to jest harmonogram naprawy przewidziany?”

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Harmonogram naprawy jest bardzo trudny, firma pesa powinna to naprawić w ramach gwarancji, wiem, że MPK ma duże problemy z firmą i prawdopodobnie sprawa zakończy się w sądzie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Teraz robimy przetarg na zakup kolejnych tramwajów, czy z tego co się orientuje to pesę go raczej nie spełni przez kryteriów wózków ale czy tutaj nie powinno być zabezpieczenie, które by wykluczyło taką firmę w ogóle z ubiegania się? Sytuacja, w której kupujemy nowe tramwaje, cieszymy się z tych, które spływają z Niemiec a jakby nie patrzeć ten tabor pod względem używania nie zbyt wzrasta”.

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Jeżeli chodzi o to, czy pesa spełni kryteria czy nie, nie będę się wypowiadał. Nie raz historia pokazała, że jest w stanie spełnić różne kryteria, więc zawsze jest taka możliwość natomiast jeśli chodzi o wykluczenie, na tę chwilę nie ma sztywnych podstaw do wykluczenia. Wykluczenie często jest związane z Tm, że ktoś nie zrealizuje kontraktu, oferent nie zrealizuje kontraktu zostanie słusznie wykluczony i po wszystkich odwołaniach jest niewiarygodny. Jeżeli chodzi o tę dyskusję to ja polecam jednak ZIM, bo to on prowadzi przetarg. Ja nie będę się tutaj wypowiadał w ich zakresie jakie chcieliby zastosować mechanizmy natomiast myślę, że to chyba też nie jest temat, który można łatwo wprowadzić w życie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Padło takie stwierdzenie, że ŁTR czyli 11A i 11B, że musi być niskopodłogowe. Z tego co pamiętam, po rewolucji transportowej tramwaje niskopodłogowe były na 15 ale na 11A ich nie było. Skąd ta zmiana decyzji, że nagle cała 11 musi być niskopodłogowa?”.

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Ja nie pamiętam takiego faktu, więc nie odpowiem w tym momencie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „Czy jest jakaś decyzja, z czego to wynika, że tutaj musimy to zapewnić, więc zdejmujemy z innych linii?”.

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Ja się nad tym pochylę, natomiast mogą być jakieś ograniczenia, nie ma żadnego problemu aby to sprawdzić i odpowiedzieć. Odpowiem na to pytanie po komisji”.

Radny p. Mateusz Walasek: „To jest najbardziej obciążona linia. Mam takie informacje od mieszkańca jeśli chodzi o pesy to tam część jest z awariami podwozia a część jest ze stłuczek”.

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Jeden ze stłuczki trzy awarie podwozia, jeden przeciekający dach”.

Radny p. Mateusz Walasek: „W sytuacjach kiedy są tramwaje ze stłuczek i czekają na naprawę szczególnie w przypadku pes - czy nie można tych elementów podwozia przemontować na jakiś czas, aby jeden lub dwa uruchomić? W przypadku cityranerów to w ogóle powinno być prostsze”.

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Nie sądzę, bo to również kwestia gwarancji, czyli przesunięcie jednego wózka z jednego tramwaju do drugiego tramwaju to będzie się wiązać z jakąś utratą gwarancji, nie sądzę aby to było możliwe”.

Ad. 4 Sprawy wniesione i różne.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz poinformował, że do komisji wpłynął list - podziękowanie za współpracę od Rady Osiedla Dolina Łódki. Przy okazji proszą by w przyszłości dołożyć starań na rzecz poprawy nawierzchni dróg gruntowych jak ulica Brylantowa, Łupkowa, Łodzianka.

Radny p. Mateusz Walasek: „Ja tylko w uzupełnieniu, bo to z ostatnich interwencji mieszkańców Telefoniczna Goryczkowa i Sokołowska są zastrzeżenia co do równania drogi, nie wypełnia się dziur. Gorąca prośba aby zwrócić uwagę”.

Z-ca dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „Gdybym wiedział, przyniósł bym zdjęcia. Byli ostatnio mieszkańcy Mileszek, rozmawialiśmy na ten temat, pracownicy, którzy nadzoruje tego typu prace byli w tamtym rejonie i robili zdjęcia, też mieszkańcy zwracali taką uwagę. Od razu została tam wysłana równiarka. Pracownicy nadzorowali to bezpośrednio”.

Radny p. Mateusz Walasek: „Ulica Sokołowska to jest jakby inny koniec miasta, a tam też są zastrzeżenia, że było tylko równanie bez uzupełnienia, proszę o przyjrzenie się tej Sokołowskiej”.

Na tym posiedzenie zakończono.

Protokół sporządziła

Aneta Rabenda

Wiceprzewodniczący Komisji

Transportu i Ruchu Drogowego

Marcin Hencz

Na tym posiedzenie zakończono.

Protokół sporządziła

Aneta Rabenda

Przewodniczący Komisji

Krzysztof Makowski

Ad.1. Przyjęcie protokołu z dnia 31 stycznia 2019