

**Protokół nr 42/IV/2021**

**posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego**

**Rady Miejskiej w Łodzi**

**z dnia 8 kwietnia 2021 r.**

**I. Obecność na posiedzeniu:**

stan Komisji - 9 radnych

obecnych - 9 radnych

nieobecnych - 0 radnych

oraz zaproszeni goście.

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

Zaproszenie dla radnych na posiedzenie stanowi załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla gości na posiedzenie stanowi załącznik nr **4** do niniejszego protokołu.

**II. Proponowany porządek posiedzenia:**

1. Przyjęcie porządku posiedzenia.
2. Przyjęcie protokołu z dnia 11 marca 2021 r.
3. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Łodzi oraz opłat za postój w tej strefie i sposobu ich pobierania nr [druku 88/2021](#)

4. Informacja MPK o realizacji planowanych zakupów i inwestycji w roku 2021
5. Informacja na temat planów uruchomienia Łódzkiego Roweru Publicznego.
6. Sprawy wniesione i wolne wnioski

### **Aneks**

1. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zmian w budżecie oraz zmian w budżecie miasta Łodzi na 2021 rok – druk nr 116/2021.
2. Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Łodzi na lata 2021-2048 – druk nr 117/2021

### **III. Przebieg posiedzenia i ustalenia:**

#### **Ad.1. Przyjęcie Porządku posiedzenia.**

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji. Zapytał czy są uwagi do porządku posiedzenia. zaproponował, aby projekty uchwał, które zostały wprowadzone aneksem zostały rozpatrywane, jako punkt 3 i 4, a po nich punkty z porządku posiedzenia.

**Radny p. Mateusz Walasek** poprosił o uwzględnienie w dzisiejszym posiedzeniu Komisji tematu dotyczącego budowy, która jest prowadzona na Żabieńcu PLK. Inwestycją są stojaki rowerowe w poprzek chodnika. Ta sprawa jest znana, bo była przekazywana do Zdit, ale wydaje mi się, że jest to rzecz, z którą Komisja Transportu i Ruchu Drogowego powinna się zapoznać, może w punkcie sprawy różne?.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „uwzględnimy ja w punkcie informacji na temat planów uruchomienia roweru publicznego”.

Uwag nie zgłoszono.

Poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu: 9 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

#### **Ad.2 Przyjęcie protokołów z dnia 11 marca 2021 r.**

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** zapytał czy są uwagi do protokołów.

Uwag nie zgłoszono, Przewodniczący poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu: 9 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokół z dnia 11 marca 2021r.

#### **Ad.3. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zmian w budżecie oraz zmian w budżecie miasta Łodzi na 2021 rok – druk nr 116/2021.**

**Pani Sylwia Jakiel z-ca Dyrektora Wydziału Budżetu** przedstawiła projekt uchwały, druk nr 116/2021 stanowi załącznik do protokołu.

Wobec braku pytań i głosów w dyskusji, **Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

Komisja w głosowaniu: 6 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 2 głosach „wstrzymujących się” – wydała opinię pozytywną.

#### **Ad.4. Rozpatrzenie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Łodzi na lata 2021-2048 – druk nr 117/2021.**

**Pani Sylwia Jakiel z-ca Dyrektora Wydziału Budżetu** przedstawiła projekt uchwały, druk nr 117/2021 stanowi załącznik do protokołu.

Wobec braku pytań i głosów w dyskusji, **Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

Komisja w głosowaniu: 6 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 2 głosach „wstrzymujących się” – wydała opinię pozytywną.

**Ad.5. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Łodzi oraz opłat za postój w tej strefie i sposobu ich pobierania nr druku 88/2021 wraz z autopoprawką.**

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu** omówił projekt uchwały druk nr 88/2021 wraz z autopoprawką. Projekt stanowi załącznik do protokołu.

**Radna p. Karolina Kępka:** „moje pytanie dotyczy § 9 ust.1, który mówi o tym, że należy wnieść opłatę dodatkową w terminie 14 dni, czyli zmienił się ten termin z nie wiem ilu dni, ponieważ Pan Dyrektor nawiązał do tej kwestii, że na podstawie dziś obowiązujących przepisów można było w ciągu 60 wnieść te opłatę obniżoną z 200 do 100 i Pan Dyrektor mówi, że ze względu na problemy w ustalaniu właściciela prowadzącego pojazd, który opłaty nie wniósł to tego czasu nie starczała na to, żeby w ciągu 60 dni wnieść tą opłatę obniżoną, a teraz mamy tylko jeden termin, czyli 14 dni na wniesienie opłaty 200 zł i to jest istotne, że od przeprowadzenia kontroli, a należy zakładać, że w ciągu 14 dni od przeprowadzenia kontroli też mieszkańiec, który nie wniósł opłaty może nie otrzymać raportu z przeprowadzenia kontroli i tego terminu nie dochowa. Czy nie należałoby tego terminu wydłużyć do np.: 30 dni?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „to jest ta dyskusja, która przeprowadziliśmy przy ostatniej zmianie uchwały, 14 dni wynika z przepisów ustawowych i dochodziło do absurdów, że wymagane jest wniesienie opłaty w ciągu 14 dni od wystawienia, natomiast my wtedy też odbyliśmy długą dyskusję, dlatego wprowadzamy 60 dniowy skoro ustawa wymaga 14 dni. Teoretycznie można by było zrobić tak, że jest to 14 dni od daty otrzymania wezwania do zapłaty tyle tylko, że w Łodzi zrezygnowaliśmy z wystawiania wezwań za tak zwaną wycieraczkę i przeszliśmy na wysyłkę raportów drogą pocztową. Jest to wysyłane listem zwykłym z uwagi na koszty. W związku z powyższym nie mamy nawet potwierdzenia terminu odbioru takiej dokumentacji, więc ciężko wymagać, od którego dnia liczyć te 14 dni, na pewno nie od dnia wysłania. Gdybyśmy chcieli przejść na list polecony to niestety koszt obsługi całego procesu znacząco wzrośnie”.

**Radna p. Karolina Kępka:** „czyli nie ma takiego narzędzia, które stwierdzi, że te 14 dni zostało zachowane, skoro nie macie Państwo potwierdzenia odbioru, a jest to wysyłane listem zwykłym bez potwierdzenia odbioru. To przepis, który do końca nie będzie miał racji bytu ze względu na brak możliwości sprawdzenia tego”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „14 dni wynika z kontroli NIK, który kontrolował łódzką strefę płatnego parkowania i wskazywał na kwestie 14 dniowego terminu. Ten zapis musimy zachować”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „pytanie moje dotyczy abonamentu na Dworcu Łódź Fabryczna, wspominał Pan, że pierwotnie miał on wynosić 200 zł, teraz jest 150 zł, skąd takie wyliczenia?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „, jeżeli chodzi o wysokość opłat to początkowa kwota 200 zł wynikała, z, jeśli chodzi o zastrzeżone miejsca miesięcznie należy płacić 800 zł to była ¼ tej kwoty za zastrzeżone miejsce. Później była kolejna analiza miesięcznych kosztów parkowania w centrum Miasta na parkingach i podjęliśmy decyzję, aby kwotę obniżyć o kolejne 50 zł. Poza tym jak się przemnożyło to 200 zł przez 12 miesięcy to się okazywało, że różnica pomiędzy abonamentem rocznym w kwocie 2. 500 zł, a zakupem, co miesiąc biletów kolejowych dawała kwotę 2.400 zł. Ta różnica nie była w żaden sposób atrakcyjna. Zaczniemy od 150 zł będziemy sytuację obserwować, jeżeli będą jakieś niezbędne korekty do wykonania to będziemy te korekty wykonywać. Proszę pamiętać, że wprowadzenie strefy służy przede wszystkim zapewnieniu rotacji miejsc, jeżeli liczba samochodów na Dworcu Łódź Fabryczna drastycznie wzrośnie, tak jak to miało wcześniej miejsce przed wniesieniem opłat to będziemy te ceny podwyższać. Jeżeli nadal to nie będzie na tyle atrakcyjne dla pasażerów to nie wykluczam reakcji w drugą stronę”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „skąd proporcja ¼?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „bardziej odnosiliśmy to do cen za parkowanie za miejsce postojowe na parkingach w centrum Miasta”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „jaki jest koszt parkingu rocznego?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „od 150 do 300 zł w zależności od lokalizacji parkingu”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „to od 150-300 przełożyliście wtedy na opłatę abonamentową na Dworcu Łódź Fabryczna ?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „tak”

**Radny p. Sebastian Bulak:** „chciałem się jeszcze dowiedzieć, jaki łączny zysk jest szacowany po podniesieniu opłaty parkingowej, w 1, 2 i 3 strefie?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „szacunki są mocno utrudnione z uwagi na sytuację związaną z covidem. Strefa C i strefa A są tożsame, różnica między A i C jest wyłącznie w kwestii abonamentu. Generalnie wzrost rocznych

dochodów w skali całego roku zakłada, że będzie to około 4 mln zł, w sytuacji normalnie funkcjonującej gospodarki”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „te 4 mln zł w czasie pandemii nie będzie do osiągnięcia?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „ciężko szacować, jeśli nie wiemy, co będzie za tydzień, co będzie za dwa tygodnie. Zakładaliśmy, że w takiej sytuacji, w której miasto funkcjonuje w pełni normalnie będzie to wzrost dochodów na poziomie 4 mln zł. Obecne doświadczenia pokazują, że to jest realizowane na poziomie 80% , choć były miesiące gdzie realizacja była na poziomie 40%-45%”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „stąd podyktowana jest ta podwyżka?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „nie, to jest pierwsza podwyżka od 2016 roku, analizując ceny parkowania w innych miastach w kraju okazują się, że nawet po podwyższeniu tej opłaty będziemy utrzymywać się w stawce średnich opłat za parkowanie. We Wrocławiu godzina postoju wynosi w centrum to jest 7 zł za godzinę. W Krakowie jest to 6 zł za godzinę, Gdańsk 5,50 zł, w Poznaniu 5 zł, jeżeli chodzi o Warszawę jest to 3,90 zł, Sopot 4, 20 zł, także po tej podwyżce będziemy się nadal utrzymywać na średnim poziomie opłat za parkowanie”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „ile w tych miastach w centrum zostało utworzonych dodatkowych miejsc parkingowych i ile od roku 2016 zostało utworzonych w Łodzi w centrum?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „nie analizowałem szczegółowo każdego Miasta, zajmuję się Łodzią. Jeżeli chodzi o strefę płatnego parkowania to jak wszyscy dobrze wiemy ona jest utworzona w centrum Miasta i przekroje dróg mamy takie a nie inne i trudno wymagać, żebyśmy w tej chwili tworzyli dodatkowe miejsce, bo musielibyśmy wyburzać kamienice i tworzyć tam parkingi powierzchniowe. W przekroju ulicznym ile dało się ich stworzyć tyle się stworzyło. Jeśli chodzi o liczbę miejsc ona generalnie się zmienia na odcinkach zrewitalizowanych z uwagi na wprowadzenie zieleni ta liczba miejsc spada, na niektórych utrzymuje się na podobnym poziomie. Tworzymy nowe miejsca na ulicy Sterlinga gdzie formalnie nie ma miejsc postojowych będzie wyznaczony odcinek strefy płatnego parkowania, gdzie powstaną nowe miejsca, także jest to proces, który cały czas trwa i te liczby się zmieniają”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „jaka była liczba miejsc płatnego parkowania w 2016 roku, a ile obecnie?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „proszę dać mi chwilę, aby sprawdzić. Jeśli chodzi o rok 2016 roku to było około 4, 5 tys. Miejsc

postojowych w strefie płatnego parkowania, obecnie jest to 7, 5 tys. Należy pamiętać, że w między czasie doszło do rozszerzenia strefy płatnego parkowania”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „o ile została rozszerzona strefa, o ile miejsc”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „ciężko się odnieść, bo jeszcze trwają procesy rewitalizacyjne to każdego dnia się zmienia. Wtedy rozszerzenie stref przyniosło około 3 tys. Miejsc wzrostu”.

**Radny p. Sebastian Bulak:**, „czyli można powiedzieć, że nie uległa zwiększeniu liczba miejsc, jeżeli dołączamy taką logikę, że to 3 tys. Miejsc dodatkowych wynikało z rozszerzenia strefy, jakbyśmy nie dołożyli to byśmy zostali przy 4, 5 tys.?”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „tak to należy rozumieć”.

**Mieszkaniec Łodzi:** „, dziękuję za możliwość udziału w komisji. Mój punkt odnośnie strefy płatnego parkowania niezmiennie od listopada dotyczy zasady przyznawania abonamentu w zależności od czegoś tam, za chwilę zacytują jak to wygląda w projekcie uchwały. Według mnie, jako przedstawiciela innych mieszkańców z podobnym problemem § 6 pkt. 1 ppkt B, który mówi, komu można przyznać abonament, w treści dotyczącej własności i współwłasności pojazdu cytując jeden z dokumentów w sposób bezpośredni narusza równego traktowania obywateli, jeżeli chodzi o taką formę. Ja go zacytuję „mówimy o osobach rozliczających podatek dochodowy od osób fizycznych zamieszkałych w mieście Łodzi, zameldowanych na pobyt stały lub czasowy w obszarze strefy płatnego parkowania, która znajduje się na terenie działki leżącej w strefie, korzystających z pojazdów na podstawie i tutaj mamy szereg argumentów i punktów, które mówią, że mieszkaniec strefy płatnego parkowania musi mieć pojazd na własność lub współwłasność na umowę leasingu, umowę przywłaszczenia na zabezpieczenie w przypadku umowy kredytu na zakup samochodu lub umowy najmu lub dzierżawy zawartej z podmiotem, który w ramach prowadzonej działalności gospodarczej wynajmuje lub wydzierżawia pojazdy. Ja osobiście jestem dotknięty tym punktem w sposób bezpośredni, ponieważ posiadam auto służbowe, co 3 lata jest to inne auto przez pracodawcę i według mnie jak chciałem uzyskać abonament i według dokumentów i informacji, które udało mi się zebrać na podstawie innych miast w Polsce, dokładnie Krakowa taki zapis jest przede wszystkim niezgodny z zasada równego traktowania. Analogiczna sytuacja trochę szersza, bo dotyczyła trochę innych spraw, ale w jednym z punktów dotyczyła bezpośrednio dokładnie tego. Wydaje mi się, że Kraków miał identyczny punkt, jeśli chodzi o przyznawania abonamentów w kwestii własności, współwłasności, wszystko jest w porządku, jeśli dzielimy mieszkańców strefy na

mieszkańców płacących podatki, niepłacących podatki, ale nie możemy podzielić mieszkańców na osoby posiadające samochód z takiego tytułu własności i z takiego tytułu własności. W tym temacie Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie wypowiedział się jednoznacznie podparty oczywiście opinią Rzecznika Praw Obywatelskich, bo ta sprawa trafiła do Rzecznika Praw Obywatelskich w przypadku Krakowa i mój punkt widzenia i moja prośba do Państwa jest taka, żeby przed zaakceptowaniem takiej uchwały w takim kształcie bez zmiany tych punktów wykluczających formę własności pojazdu nie przyjąć tej uchwały, dlatego, że ze swojej strony mogę się tylko wypowiadać nie innych osób ale na pewno ta uchwała zostanie zaskarżona w trybie administracyjnym i być może to tylko odwlecze tylko czas przyznawania abonamentów posiadaczom samochodów służbowych, ale chciałbym też zaznaczyć, że wiedząc to od listopada, bo od listopada przedstawiłem taki punkt widzenia podparty analogicznymi sytuacjami, mimo, że nie w Łodzi to nadal w naszym kraju. Myślę, że Rzecznik Praw Obywatelskich wypowiada się spójnie, jeżeli chodzi o kwestie poszczególnych miast, jeżeli chodzi o Państwo, jako takie. Ta uchwała zostanie zaskarżona plus pewnie w tej skardze pojawi się taka informacja, aby ten abonament zwrócić osobom, które zapłaciły cały mimo tej treści uchwały, która jest tak jak powiedziałem według mnie nie zgodna. Chciałbym to poddać przemyśleniu i dyskusji. Moje dokumenty zostały przesłane do rady Miasta i do Zdit-u i taki jest status na chwilę obecną”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „ja takie spotkanie odbyłem z dyrektorem, nie wiem czy jakieś nowe informacje się pojawiły?”

**Pan Tomasz Grzegorzyc z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „odpowiadając mieszkańcowi na początek jeden wyrok sądu wskazuje na Pana racje są też inne wyroki, czy też inny wyrok sądu w Opolu, który podtrzymywał tego typu zapisy w uchwale dotyczącej strefy płatnego parkowania. Jest to niewątpliwie problem dla ZDIT, dla organu zarządzającego strefa płatnego parkowania, bo to nie jest tak, że uparliśmy się na mieszkańców, którzy mają samochody służbowe. Takie zapisy w uchwale Rady Miejskiej były przed rokiem 2016, nie chcę skłamać proszę nie przywiązywać szczegółowo się do dat, natomiast te zapisy prowadziły do szerokiego spectrum nadużyć związanych z tym, że jedna z mieszkanki rekordzistka strefy płatnego parkowania miała użyczonych 20 pojazdów. Na te 20 pojazdów miała wydane abonamenty. Zakładam hipotetycznie w tym momencie, że wprowadzamy takie zapisy umożliwiające uznanie takich pojazdów, jako pojazdów uprawnionych do wykupu, do pobrania na nich abonament i może dochodzić do następujących sytuacji. Umowa jakkolwiek użyczenia pojazdu jest umową do podpisania pomiędzy stronami w jeden dzień idę wykupić abonament, który przysługuje na cały rok za



kwotę 120 zł miesięcznie, po czym umowa użyczenia następnego dnia jest wypowiedzana. Jest możliwość takiej sytuacji?

**Mieszkanie Łodzi:** „, tak”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „umowę użyczenia jest dużo łatwiej wypowiedzieć niż umowę leasingu czy umowę kredytu. Tutaj otwiera się olbrzymie pole do nadużyć związanych z umowami użyczenia. Drugi hipotetyczny przykład: jestem mieszkańcem Retkini mam kogoś, kto mieszka w centrum w strefie płatnego parkowania podpisują z nim umowę użyczenia, pobiera na ten pojazd abonament, ja po wydaniu abonamentu nie jestem w stanie zweryfikować czy ta umowa użyczenia trwa, czy ona jest fatyczna czy nie jest faktyczna i nie wiem jak to później przez okres roku zweryfikować. Teoretycznie mógłby się pojawić zapis, że liczba takich pojazdów na jedno mieszkanie nie może przekraczać jednego, a każdy kolejny jest za inną kwotę. Natomiast tego typu zapisy są podważane przez Sądy Administracyjne i nasi prawnicy są dalecy od tego, aby takie zapisy w uchwale stosować, ponieważ będzie ona przedmiotem postępowania przed wojewodą, jeśli nie przed sądami i na 95% zostanie uchylona. Tak jak rozmawialiśmy ja rozumiem ten problem, natomiast liczba problemów, która u mnie się pojawia w wyniku wprowadzenia tych zmian będzie bardzo duża”.

**Mieszkanie Łodzi:** „, rozumiem tę argumentację z wyjątkiem ostatniego przykładu, bo to, że wprowadzenie innego zapisu, który zostanie odrzucony przez wojewodą lub sąd nie zmienia faktu, że ten zapis, który istnieje obecnie również jest niezgodny i mamy na to też przykłady. To jedno z drugim nie ma nic wspólnego. Ja wypowiadać się w swoim imieniu nie chcę być pokrzywdzony tym, że ktoś jest nieuczciwy. Jestem zwolennikiem, aby znaleźć rozwiązanie, które być może wykluczy to, co Pan powiedział w ekstremalnym przypadku ktoś sobie użyczy samochodów, wydaje mi się, że ten punkt dotyczący opłacenia podatków w mieście Łodzi, mieszkania w strefie płatnego parkowania, bycia zameldowanym wyklucza jasno, nie rozumiem jak to może zwiększyć liczbę osób w strefie płatnego parkowania w sposób bezpośredni, mając te warunki dosyć twarde i oczywiste. Trudno jest mi zaakceptować fakt, że przez nieuczciwych mieszkańców sposób bezpośredni wpływamy na mieszkańców uczciwych, które mają pojazd, a nie są wpisani, jako właściciele pojazdu i nie są to pojazdy użyczone przez firmę, która ma pulę samochodów i dają ją pracownikom. Jeśli ta uchwała w takiej formie zostanie przyjęta spróbuje ją zaskarżyć, na pewno zgłoszą ją do Rzecznika Praw Obywatelskich, bo nie chcę jej sam zaskarżać, liczę, że on poprze to tak, jak poparł w Krakowie i Sąd Administracyjny w Łodzi podejmie temat w podobny sposób. Oczywiście ja nie znam sprawy Opolskiej mogą się w nią wczytać, o co w niej chodziło”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „tę sprawę należy jeszcze przeanalizować, wydaje mi się, że nie powinniśmy mówić do tego, co powiedział mieszkaniec, że jeżeli ktoś jeździ samochodem służbowym użyczonym, że to jest swój samochód. To nie jest Pański samochód, to jest samochód firmy, który został Panu użyczony. Niestety forma własnościowa i ten tytuł do pojazdu jest moim zdaniem istotny, bo nie możemy mówić, że mieszkańcy mają samochody, ale one nie są ich samochodami to są samochody użyczone. Równie dobrze można powiedzieć, że skoro jest to samochód służbowy i został Panu użyczony przez pracodawcę jest to dla Pana bonus, bo Pan jeździ samochodem służbowym a Pańscy sąsiedzi nie mają takiego bonusu od swojego pracodawcy i musieli sobie za własne pieniądze kupić samochód i mają to uprawnienie, bo są właścicielami. Niech pracodawca wykupi abonament i wtedy użyczy Panu samochód z abonamentem. To jest najprostsze rozwiązanie. Dzisiejsze rozwiązanie jest szerokie o wiele szersze niż to, co było kiedyś”.

**Mieszkaniec:** „generalnie nie zgodzę się z Panem absolutnie, przede wszystkim mówienie, o tym, że auto służbowe jest czymś bonusem to, to jest argument taki z piaskownicy, więc Pan chce mnie za ten bonus ukarać, bo mam więcej niż kolega z piaskownicy, więc mogę płacić abonament to jest absolutnie niezrozumiałe. Jeżeli chodzi o definicję własności pojazdu to, to czy to jest moje auto czy nie to pozwolę sobie zostawić pomiędzy mną, a pracodawcą, a po trzecie wkręcanie w to pracodawcy to czy ja mieszkam w strefie płatnego parkowania czy nie i czy pracodawca mnie skrzywdził dając mi samochodów służbowy i przez to muszę zapłacić abonament to jest poniżej wszelkiej krytyki w sensie absolutnie nic do tego nie ma pracodawca i absolutnie mieszkaniec strefy płatnego parkowania nie powinien nawet myśleć o tym, aby pracodawca mu zapłacił, bo on mieszka w strefie płatnego parkowania i go skrzywdził służbowym samochodem. To jest przeciwne temu, co jest w orzeczeniu Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego i w podsumowaniu Rzecznika Praw Obywatelskich, jeśli chodzi o traktowanie formy własności pojazdu. Tam jest takie hasło: równy wobec równych, podobny wobec podobnych i to się idealnie odnosi do mieszkańców strefy płatnego parkowania.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „nie do końca podzielam argumentację radnego Tomasza Kacprzaka, że to jest bonus, to, to jest prywatna sprawa i pod tym kątem nie powinniśmy rozmawiać. Rozumiem dwie strony, dostrzegam inne minusy obecnego rozwiązania, bowiem także osoby, które mają samochód, którego własnością jest rodzina, rodzica, to też są osoby wykluczone z tego niższego abonamentu. Rozumiem też sytuację ZDIT, który boi się przerostu administracyjnego. Boję się, że ta sprawa nie może mieć innego rozwiązania niż Sąd, który rozstrzygnie, jaka jest tutaj litera prawa. Sugerowałbym ZDIT

spróbowania trochę inne ścieżki, może by pomyśleć nad formułą, w której właściciel auta pracodawca miał porozumieć się ze Zdit i miałyby na zasadzie okazanej umowy o pracę zaświadczyć, że ta osoba przez okres roku ma dostęp do tego samochodu i w takiej sytuacji moglibyśmy uznawać, że jest to samochód, który jest własnością tego mieszkańca i ma prawo przebywania do tej przestrzeni z tym bonusem”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „w ramach sprostowania chciałbym podkreślić, że ja mówiłem o pewnym bonusie to chciałbym, abyśmy rozróżnili na komisji w dyskusji dwa terminy: prawo własności, od posiadania, nie mówmy, że samochód służbowy jest własnością mieszkańca, bo został mu przekazany w jakiegokolwiek formie umowy. Rozróżnijmy te dwa terminy. Jeżeli mówimy o posiadaczach pojazdu, którzy zamieszkują w strefie płatnego parkowania z tytułu określonych umów to możemy na ten temat dyskutować i może to zrobić bardzo szeroko i wtedy każda umowa, każdy tytuł, który pozwala na posiadanie pojazdu powinien umożliwić mieszkańcom otrzymanie takiego abonamentu, co oczywiście może, powodować określone nadużycia. Przyjmijmy, że mieszkańcy są uczciwi. W przypadku samochodów służbowych jak widzę też pewną rzecz, która dotyczy wszystkich pojazdów mieszkańców ze strefy, że samochód służbowy został zakupiony przez firmę żeby wykonywać określone zadania i pytanie czy też w ciągu dnia jest to parkowanie i osoby te jeżdżą po centrum Miasta. Czy to nie będzie sposobu dla firm, aby nie płacić abonamentów. Chciałbym również uniknąć takie sytuacji, żeby to było nadużywane i samochody służbowe firm kurierskich parkowały cały dzień w różnych miejscach i te firmy nie musiałyby wykupywać abonamentu. Abonamenty i opłatę za strefę płatnego parkowania nie ma celu fiskalnego tylko ma na celu rotację miejsc postojowych. Jeżeli tych abonamentów będzie bardzo dużo to te samochody będą non stop zaparkowane w tej strefie. Jest problem z egzekucją, jeśli znajdziemy sposób na dobrą egzekucję to myślę, że takie regulacje powinny być wpisane. Należy wyjść z założenia, że to mają być pojazdy, które są w posiadaniu mieszkańców”.

**Radny p. Mateusz Walasek:** „to nie jest tak, że prawo własności, to jest tylko i wyłącznie kwestia umowy. Własność też reguluje prawo i prawo reguluje też, co jest własnością. Pewnych rzeczy nie można uregulować umową. Mnie zabrakło w uzasadnieniu prostej danej dotyczącej tego, że biorąc pod uwagę średnie wynagrodzenie w 2016 to można było kupić 1349 godzin, a biorąc pod uwagę średnie wynagrodzenie z ostatniego kwartału 2020 roku można kupić 1365 godzin parkowania. To pokazuje, jaka jest istota tej zmiany i warto, aby taka dana się pojawiła. My dyskutujemy o tej sprawie, a jak wejdą te przepisy, które rząd szykuje

„że do centrum wjadą tylko samochody elektryczne to w ogóle ta nasza dyskusja okaże się, że będzie stała zupełnie w innym świetle”.

**Mieszkaniec:** „chciałbym odpowiedzieć tylko p. Marcinowi Henczowi, który zaproponował, że być może rozwiązaniem jest coś takiego jak umowa od pracodawcy, że dana osoba jest użytkownikiem auta, tu właśnie drobne sprostowanie całą tą dyskusję z Państwem zacząłem od podania, w którym zanim wystąpiłem do państwa poprosiłem pracodawcę o taki dokument, który nazywa się bezpośrednią umową użyczenia pojazdu, jest jasno wskazane, że dana firma spoza Łodzi. Ja mam umowę na użytkowanie samochodu do celów służbowych i prywatnych takie jest tytuł tego dokumentu, jestem wymieniony z imienia i nazwiska konkretne auto, konkretny numer dostał w użytkowanie na okres 3 lat. To nie jest tak, że ktoś mi mówi dzisiaj dostaniesz jutro ci zabierzemy. W podaniu złożyłem skromną propozycję, że w ogóle nadmienienie w § 6 ust.2 lit. e w starej uchwale tak to wygląda zamiana albo dodanie umowy użytkowania samochodu służbowego ze wskazaniem użytkownika auta o numerze rejestracyjnym pewnie rozwiązywałoby wiele takich przypadków, a być może ograniczałoby te prywatne nadużycia. Moją drugą propozycją zanim Pan dyrektor Tomasz Grzegorzczak przedstawił mi inne światło z innych miast było faktycznie uzależnienie wielkości abonamentu od któregoś z kolei pojazdu. To jest problem, nadal twierdzę, że da się tą uchwałą zrobić w taki sposób, żeby uczciwych mieszkańców strefy płatnego parkowania nie różnicować tylko za to, że posiadają z innej formy własności pojazd”.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** „podsumowując ta dyskusja pomiędzy posiadaniem, a własnością to proponuję się kompromitować, niestety mieszkaniec ma rację, posiadam samochodu ma takie same prawa jak właściciel i należy zajrzeć do art. 336 kodeksu cywilnego w związku ze 140. To jest zagadnienie dla prawników. Mieszkaniec ma rację i pewnie uchyli tę uchwałę na tej podstawie Sąd Administracyjny, jeżeli to tego dojdzie”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „mam prośbę do pana Dyrektora, pewnie w tym projekcie tych zmian już nie wprowadzimy czy istnieje możliwość wystąpienia o opinię prawną i rozważenie takiej sytuacji, aby taki zapis się znalazł i czy jest możliwość tak zapisania też od strony formalno prawnej, aby był jednoznaczny, jakich samochodów on dotyczy?”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „mam uwagę do radnego p. Kamila Jeziorskiego, że my tutaj nie mówimy o posiadaczu samoistnym tylko posiadaczu zależnym”.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** „a jakie jest to posiadanie, Pan posiada samoistnie ten samochód”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „nie, zależnie, bo to jest na podstawie umowy i jest użytkownikiem, najemcą”.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** „nawet jak jest użytkownikiem zależnym to nie traci tych praw”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „jak Pan cytuje Kodeks Cywilny to proszę zacytować właściwy przepis, my nie mówimy o posiadaczu samoistnym, który włada rzeczą jak właściciel tylko mówimy o posiadaczu zależnym i to jest ta różnica”.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** „jak przenosi się posiadanie na zależne to nie traci się tych praw własności”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „to posiadanie jest rozróżniane i myślę, że prawnicy powinni się tym zająć. Nie mówmy o tej konkretnej sytuacji, że mamy do czynienia z posiadaczami samoistnymi, bo to jest ta różnica i to musimy rozgraniczyć, czym się różni posiadacz samoistny od posiadacza zależnego. W tej sytuacji mamy do czynienia z posiadaczami zależnymi”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „dla mnie najważniejsze jest w kontekście ostatnich działań Pani Prezydent wprowadzenie karty łodzianina jest fakt, że Pan jest mieszkańcem Łodzi, mieszka pan w centrum i płaci podatki i zwrócił się do naszej Komisji, jako mieszkaniec, który w mojej ocenie w niedalekiej przyszłości problem będzie dotykał coraz więcej osób, ponieważ coraz bardziej popularna staje się formuła nie tylko samochodów służbowych, ale też użyczenia bądź wypożyczenia. Chciałbym tą sprawę rozwiązać, bo moim zdaniem ona jest do rozwiązania i tu jest potrzeba pewnej przychylności i znalezienia odpowiedniej ścieżki. Czy Pan Dyrektor jest w stanie taka opinię przygotować?”

**Pan Tomasz Grzegorzyc z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „oczywiście, nie ma żadnych przeciwwskazań, aby umowę użyczenia wprowadzić do projektu uchwały tylko licząc się ze wszystkimi konsekwencjami takiego zapisu. Przygotuję i na kolejne posiedzenie komisji”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „dajmy sobie czas od 8 maja”.

**Mieszkaniec:** „chciałem tylko powiedzieć, co do tej formy własności, dziękuję za wsparcie, forma własności nie ma żadnego znaczenia, bo idąc przypadkiem Krakowskim i rzecznikiem Praw Obywatelskich to nie od formy pojazdu powinno się przyznawać przyznanie abonamentu mieszkańcowi strefy płatnego parkowania. Zakradając, że każdy mieszkaniec ”.

Wobec braku dalszych pytań i głosów w dyskusji **Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** poddał pod głosowanie projekt uchwały druk nr 88/2021 wraz z autopoprawką.

Komisja w głosowaniu: 6 głosach „za”, 2 głosach „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” – wydała opinię pozytywną

#### **Ad. 6. Informacja MPK o realizacji planowanych zakupów i inwestycji w roku 2021.**

**Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK Sp. z o.o.:** „Informacja dotycząca inwestycji na ten rok jest następująca: jeśli dojdzie do przetargu w maju, a podpisanie umowy nastąpi w czerwcu, to z nowych pojazdów na naszych drogach może się pojawić 51 autobusów diesel, a w pierwszym kwartale 2022 roku 17 autobusów elektrycznych marki Volvo. Moja wypowiedź jest krótka, bo mało dostaw autobusów, w perspektywie pięciu lat kupiliśmy 118 a powinniśmy kupić 170, powinniśmy odtwarzać swój majątek na podstawie dziesięcioletniej eksploatacji. Jesteśmy niedoszacowani za ostatnie 5 lat na poziomie 70 paru sztuk, jeszcze gorsza sytuacja jest z tramwajami. Kupiliśmy w ostatnich 12 latach 34 nowe pojazdy, najwięcej kupiliśmy używanych, bo to jest 35+14 i też tutaj niestety powinniśmy się poruszać mniej więcej w takim tempie około 20 pociągów rocznie. Ta perspektywa na początku przyniosła nam jakieś zakupy, a teraz jesteśmy w perspektywie tylko 30 w okolicach 2023 roku nowych tramwajów. Nie wiem, jaka będzie dalej sytuacja z używanymi tramwajami. Po ostatnich doświadczeniach jesteśmy ostrożni o zakupy używanego taboru. Tak wygląda sytuacja, jeśli chodzi o nasze zakupy. Sytuacja jeszcze bardziej nas dręczy ze względu na to, że stan dróg jakie są Państwo wiedzą, w związku z tym tabor ulega coraz większej degradacji i eksploatacji”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Dodam jeszcze do poprzedniej wypowiedzi kwestię dotyczącą pojazdów specjalistycznych. Te inwestycje zostały przełożone z powodu panującej epidemii korona wirusa, ale został przygotowany wagon, który będzie przerobiony na szlifierkę torową. Mijmy nadzieję, że wszystkie podzespoły uda się pozyskać i przygotować dokumentację, tak aby ten pojazd udało się zrobić, bo jest on jednym z bardziej kluczowych pojazdów na terenie łódzkiej sieci tramwajowej. Szlifowanie torów jest podstawowym zadaniem pielęgnacyjnym w utrzymaniu torów. Kupno zewnętrznej usługi równoważy zakup nowej szlifierki, a jeśli to będzie szlifierka wykonana na bazie używanego

wagonu, jest szansa na uzyskanie dużych oszczędności. Jest to więc niezbędny pojazd i miejmy nadzieję, że w tym roku uda się go w końcu uruchomić. Jest już też produkowany wagon do odladzania sieci. W tym roku MPK poczyniło duże postępy w tym zakresie, ponieważ oprócz jednego dnia zatrzymania związanego z oblodzeniem sieci, w pozostałych przypadkach reakcja MPK była dobra i nie było innych zatrzymań. Oddając dodatkowe wagony do tego typu działań, na pewno te prace będą wykonywane szybciej i lepiej. Jeżeli chodzi o inwestycje torowe to jak przedstawialiśmy wcześniej. Zostało wysłane zlecenie na remont torowiska ulicy Limanowskiego, pomiędzy Zgierską, a Zachodnią. To torowisko będzie remontowane w ciągu miesiąca. Przewidziana jest również modernizacja pętli na Helenówku i podpięcie torów do Zgierza. Te prace będą się działy w miesiącach wakacyjnych i tuż po. To tyle jeśli chodzi o sieć torową. Są jeszcze pomniejsze inwestycje typu: wymiana słupów, szyn, rozjazdów, montaż napędów automatycznych do rozjazdów, wjazdów na pętle. To też będzie działo się w tym roku”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Czy możemy określić czasowo przywrócenie połączenia do Zgierza, Pabianic i Konstancinowa Łódzkiego?”

**Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK Sp. z o.o.:** „Jesteśmy praktycznie wszędzie wykonawcami. Jeżeli chodzi o przywrócenie torowiska do Konstancinowa Łódzkiego to wolałbym się nie wypowiadać, ponieważ tam jest rozpisany przetarg, i przywrócenie połączenia powinno nastąpić najpóźniej w 2023 roku. Natomiast jeśli chodzi o połączenie do Zgierza to torowisko będzie prowadzone do Placu Kilińskiego i uruchomione do końca tego roku. Tam kluczowym momentem jest wiadukt kolejowy na Zgierskiej i jeśli w czerwcu dostaniemy możliwość kontynuowania tam prac, to jesteśmy w stanie do końca roku to połączenie uruchomić. Jeżeli chodzi o Pabianice, to do tzw. dużego skrzyżowania w Ksawerowie, być może też uda się uruchomić w tym roku. Pozostałe prace w Pabianicach powinny się zakończyć w 2023 roku. Konstancinów Łódzki myślę, że też powinien sobie poradzić. Pozostaje temat połączenia tramwajowego do Lutomska i Ozorkowa, jednak myślę, że powoli powinniśmy zapominać o tych połączeniach tramwajowych”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Ja może dodam, że jeśli chodzi o Zgierz i Pabianice to tutaj jest konsorcjum, natomiast jeśli chodzi o Konstancinów Łódzki, to na poprzedniej sesji Państwo Radni podjęli uchwałę o dofinansowaniu tej inwestycji, teraz pozostaje tylko uzupełnienie wniosku i współpraca z miastem Konstancinów Łódzki w postępowaniu przetargowym „Zaprojektuj i zbuduj”. Jeżeli uda się wybrać pomyślnie, w cenie, która zmieści się w budżecie, projektanta i wykonawcę, to jest szansa w ciągu dwóch, dwóch i pół sezonu budowlanego, tę linię uda się reaktywować”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Mam pytanie o remont torowiska na ul. Kilińskiego. Czy to realizuje ZIM?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Jeśli chodzi o te prace to najlepiej zapytać ZIM”.

**Prezes MPK p. Zbigniew Papierski:** „Przypuszczam, że Panu Przewodniczącemu chodzi o bieżący remont róg ulic Przybyszewskiego i Kilińskiego. 23 kwietnia br. ma się odbyć próbny przejazd. Natomiast 24 – 25 kwietnia br. powinniśmy przywrócić relację ulicą Przybyszewskiego. Natomiast nie przywracamy w ramach remontu ZIM-u ul. Przybyszewskiego, ruchu na Kilińskiego. Tam jeździ komunikacja zastępcza”.

**Pan Hubert Barański Fundacja Fenomem:** „Skąd się wzięła trzykrotność kary do płacenia za nieskasowanie biletu. Skąd są te wyliczenia, na jakiej podstawie?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Taki zapis jest zawarty w uchwale Rady Miejskiej w Łodzi. Funkcjonuje już od momentu wprowadzenia obecnej taryfy w art. 8 ust. 3, który mówi o przypadkach naliczania opłat, również o tym, że jest to trzykrotna wartość biletu 30-dniowego. Zapis ten mówi również o innych opłatach, ale w takiej formie został przyjęty. Wyliczenia zostały skalkulowane i stwierdzono, że nie opłacałaby się kara w wysokości jednokrotnej wartości biletu 30-dniowego. Wartość biletu 30-dniowego i opłacalność jego zakupu, jest punktem odniesienia”.

**Pan Hubert Barański Fundacja Fenomem:** „Ja nie kwestionuję tej kwoty, rozumiem, że jest zapisana w uchwale Rady Miejskiej w Łodzi, to jest wszystko zrozumiałe. Bardziej chodzi mi o uzasadnienie. Osoba, która jest gapowiczem i nie skasuje biletu w MPK ponosi dużo większą karę, niż za ten sam czyn w strefie płatnego parkowania. Tylko o to mi chodziło, więc jeżeli można zapisać potrójną kwotę miesięcznej opłaty w MPK, to zachęcam do analogicznej kary w strefie płatnego parkowania. Tylko o to mi chodziło”.

**Radny p. Mateusz Walasek:** „Mam pytanie do Pana Prezesa MPK dotyczące używanych tramwajów. Pan Prezes Podchodzi do tego tematu dość ostrożnie. Ja natomiast spotkałem się z pozytywnym odbiorem starych tramwajów. Chciałbym zapytać co generalnie budzi Pana niepokój w tej kwestii? Natomiast drugie pytanie dotyczy ich remontów”.

**Prezes MPK p. Zbigniew Papierski:** „Już nie remontujemy tzw. 3D Konstalu, ostatnim wagonem wyremontowanym w ten sposób będzie wspomniana szlifierka torowa, ze względu na łatwe umiejscowienie układu szlifierskiego. Jeśli chodzi o pozostałe „stare” tramwaje to musimy prowadzić politykę utrzymaniową. Z tramwajami „805” pożegnamy się dopiero za 20 lat. Wobec tego jeśli chodzi o zakupy tramwajów używanych, to są one coraz częściej widoczne na łódzkich ulicach. Częściowo są szare, częściowo już pomalowane na łódzkie,



czerwono-żółte barwy. Uważam, iż ich zakup był bardzo trafny, tani, chwalony przez pasażerów i prowadzących. Natomiast z doświadczeń wieloletnich związanych z zakupami tramwajów używanych, ja nie znam takiej metody zakupu takich, która nie budziłaby wątpliwości spowiadania się przed służbami. Po prostu nie ma metody i prawo zamówień publicznych jest na tyle „dziurawe”, aby kupić w sposób niebudzący żadnych wątpliwości tramwaje używane. To nie jest produkt ogólnie dostępny, który można sobie zamówić. To jest produkt, który się pojawia jako konkretny model i na konkretną chwilę, więc stworzenie warunków konkurencyjności w rozumieniu prawa zamówień publicznych, jest bardzo ciężkie. I stąd nasze obawy, czy powinniśmy dalej kupować. Nie są to obawy techniczne. Uważam, że my jeszcze długo nie będziemy mogli wymienić taboru na całkowicie niskopodłogowy korzystając tylko z zakupów w ramach dotacji unijnych, czy zakupu nowych pojazdów”.

**Asystent Wiceprzewodniczącego p. Marcina Hencza, p. Mateusz Jarosz:** „Pierwsze pytanie dotyczy dostawy 51 autobusów. Chciałbym dopytać, czy po tym zakupie będą to autobusy stare, używane 1:1? Drugie pytanie, czy zostaną zlikwidowane stare autobusy Conecto, dzięki czemu będziemy mogli już uzyskać stuprocentowy niski tabor autobusowy?”.

**Prezes MPK p. Zbigniew Papierski:** „Zakup planowany jest jako 1:1, ale ponieważ my mamy taką sytuację nietypową przez co najmniej najbliższe 2 lata, że będziemy przechodzić z trakcji tramwajowych na autobusową, ponieważ ilość linii remontowanych będzie na tyle dużo, że będziemy je musieli zastąpić przede wszystkim autobusowymi liniami komunikacji zastępczej. Proces 1:1 nastąpi pewnie w najbliższych dwóch latach, ponieważ nie stać nas będzie na taki komfort, żeby wszystkie 51 autobusów zlikwidować, wiedząc jakie są potrzeby Miasta w najbliższych dwóch latach. Wycofujemy się z Jelczy, Volvo i Mercedesów. Jest to proces związany z pytaniem na ile opłacalna jest dalsza eksploatacja tych pojazdów. My każdy pojazd analizujemy pod względem kosztów eksploatacji. Pojazd zostaje wycofany z ruchu w momencie kiedy zaczyna nam doskwierać w kosztach jego utrzymania. Także proszę się nie spodziewać, że jeżeli autobusy przyjdą w listopadzie lub grudniu, to my dokładnie w tych miesiącach dokładnie 51 autobusów skasujemy. Będziemy pewnie musieli zwiększyć stan naszego taboru, ale ten stan też jest ograniczony pojemnością naszych zajezdni. W granicach 430 pojazdów jesteśmy w stanie utrzymać na terenie zajezdni”.

**Asystent Wiceprzewodniczącego p. Marcina Hencza, p. Mateusz Jarosz:** „Odnosnie remontu pętli przy Helenówku i podłączenia sieci tramwajowej do Zgierza, czy te prace będą się wiązały z remontem całej pętli Helenówek, czy tylko podłączenia torów w kierunku Zgierza?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Tak, pętla będzie remontowana, ponieważ nie była remontowana w ramach ŁTR-u. Ostatni poważny remont był tam przeprowadzany w 1994 roku, później były wymieniane pojedyncze elementy. Natomiast kompleksowy remont odbędzie się teraz”.

**Asystent Wiceprzewodniczącego p. Marcina Hencza, p. Mateusz Jarosz:** „Czy ruch na tym całym odcinku będzie wstrzymany? Czy będzie stosowany tabor dwukierunkowy? Czy to jeszcze jest analizowane?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Rozważamy zastosowanie taboru dwukierunkowego, aby można było dojechać do przystanku Helenówek, do ulicy Okulickiego”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Ja mam pytanie dotyczące przetargu, który był ogłoszony na remont zajezdni Chocianowice. Czy są podjęte jeszcze w tej kwestii jakieś działania?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Zgodnie z moją wiedzą ZIM przeprowadził analizę złożonej oferty i trwają rozmowy na temat ewentualnego finansowania. Nie jest to mój zakres kompetencji i wolałbym się nie wypowiadać, ale mam nadzieję, że tę inwestycję uda się zrealizować. Myślę, chociażby pod kątem 30 nowych tramwajów, które muszą być serwisowane na zajezdni Chocianowice i muszą mieć tam możliwość postoju. Najlepiej jednak o szczegóły zapytać ZIM”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Podobno jest tam znaczna różnica w finansach?”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Tak, znaczna różnica w finansach, ale proszę pamiętać, że w momencie kiedy były rezerwowane środki na ten projekt, ich kwota nie wynikała z tego, że tyle powinien kosztować projekt, tylko była to kwota znacznie mniejsza, w wysokości pozostałej po starym projekcie. Proponowana kwota jest dla nas również zaskakująca, ale ona wynika najprawdopodobniej z możliwych ryzyk, skomplikowanego projektu. Prawdopodobnie również, wykonawcy założyli sobie kwoty, które będą poświęcone na kary z tytułu niedotrzymania terminu, który nie jest liczony od dnia umowy. Wówczas dni nam biegają i każdy założył sobie, że nie jest w stanie zrealizować w tym czasie tej inwestycji”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „Chciałbym się zapytać w kwestii zakupu taboru tramwajów używanych. Czy znana jest Panu praktyka zakupu taboru tramwajów używanych przez inne miasta w Polsce? Jeśli tak, to które zakupują używane tabor?”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Jeśli chodzi o zakup taboru używanego, to najlepszym przykładem jest Kraków i Gdańsk. Gdańsk się szczyci blisko stuprocentowym niskopodłogowym taborem, ale to wynika z zakupu taboru tego co my również mamy „M8C”. Na nich bazują, bo zakupili ich więcej i też mieli różne wątpliwości w jakim trybie je kupować. Praktycznie tylko Warszawa nie kupuje używanego taboru, ale kupuje po 200 nowych. Nie mają tego problemu. W dużych miastach preferuje się zakupy taboru używanego z modernizacją, np. Wrocław. Elbląg kupuje od nas używane tramwaje. Rynek używanych tramwajów w Polsce istnieje i na nim się też opiera wymiana taboru”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „Chciałbym jeszcze zapytać o awaryjność tego taboru. Czy były jakieś poważniejsze awarie? I jaki procent taboru ulega awarii, chociażby nawet drobnych?”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Jeżeli chodzi o tramwaje „M8C” zakupione w ciągu ostatnich 10 lat – 14 sztuk po modernizacji i przeróbce, to są tramwaje najtańsze w eksploatacji. Jeśli chodzi o eksploatację, są nawet tańsze od tramwajów „805”. Jeśli chodzi o awaryjność, to tramwaje NF6D są bardzo udane. Początkowe problemy z nimi wynikały z nieznamomości ich obsługi przez motorniczych. Prowadzący musieli się zapoznać z nimi w trakcie jazdy i nauczyć. Dzisiaj te tramwaje mają bardzo dobry wskaźnik jeśli chodzi o awaryjność”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „Ale czy były jakieś poważne awarie? Dopytuję, ponieważ w mediach pojawiły się informacje, że ten nabyty tabor jest wadliwy, dlatego też chciałbym uzyskać informację, czy to jest prawda, czy to jest nagonka medialna”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Domyślam się o co Panu Radnemu chodzi, więc zacznę od tzw. pękających osi. Myśmy takiego przypadku nie mieli. Nie chciałbym Państwa zanudzać szczegółami technicznymi, ale całe zagadnienie związane z pękającymi osiami na bazie zdarzenia w 2014 roku. Według mojej oceny zdarzenie nie wyniknęło z powodu pęknięcia osi, lecz w początkowej fazie tramwaj jadąc z dużą prędkością wykoleił się, a oś pękła w wyniku tego wykolejenia. Żadnych przypadków pęknięcia osi nie mieliśmy. Wagony zostały przebadane, są po przeglądzie, osie zostały sprawdzone i nie wykazują śladów pęknięć lub innych oznak, że coś niebezpiecznego się z nimi dzieje. Druga sprawa dotyczy pęknięć tramwajów. Rzeczywiście tramwaj nam się „rozdziwił”. Nie było to wynikiem wady tramwaju, czy w ogóle tramwaju. Nastąpiło wykolejenie wagonu na tyle drastyczne, że dwie części tramwaju się rozjechały. Przyczyną awarii był błąd motorniczego. Motorniczy nie dochował należytej staranności podczas wjazdu na zwrotnicę i nie upewnił się, że zwrotnica została prawidłowo przerzucona. W efekcie, pierwszy wagon przejechał przy niedomkniętej zwrotnicy i spowodował przerzucenie zwrotnicy na drugi kierunek i stąd

takie drastyczne rozpołowienie się tramwaju. Wypadek ten nie był związany z konkretnym tramwajem, każdy inny pewnie też tak by się zachował”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „Chciałbym doprecyzować jeszcze jedną rzecz. Poruszył Pan kwestię przeszkolenia załogi i nauki obsługi tramwajów używanych. Wszystkie usterki w momencie wyjazdu tramwajów używanych z zajezdni i wszystkie kursy, które „wypadały” z ruchu danego dnia, były wynikiem motorniczych. Czy tak?”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Nie chciałbym określać tego w ten sposób, że wszystkie usterki były tylko po stronie motorniczych. To są tramwaje używane. Każdy tramwaj, nawet nowy ulega różnym usterekom, które są naturalną kolejną wynikiem eksploatacji, a szczególnie przy tramwajach używanych. Takie drobne usterki się przytrafiają, np. w tramwajach typu „805” motorniczowie doskonale sobie radzą z niedomykającymi się pojedynczymi drzwiami. To czasami przy nowych tramwajach naprawienie drobnej usterki dłużej trwa, niż przy używanych i pasażerowie muszą dłużej czekać, bo trzeba je dopiero poznać jak się zachować przy awariach drobnych, niepowodujących wycofania tramwaju z miasta”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „Mam prośbę o przekazanie mi mailem danych dotyczących konkretnej liczby taborów tramwajów używanych, które wypadły z kursu w przeciągu roku. Mnie nie interesują dane szczegółowe typu: który to był kurs, którego dnia i której godzinie, tylko liczba takich przypadków, w których ten tabor nie nadawał się do użytku i nie mógł wyjechać z zajezdni”

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Tak, oczywiście przygotujemy takie zestawienie, jeśli chodzi o nasz tabor i awaryjność w poszczególnych grupach”.

**Asystent Wiceprzewodniczącego p. Marcina Hencza, p. Mateusz Jarosz:** „Prowadzona jest teraz w Niemczech modernizacja wagonów NF6D i chciałbym zapytać kiedy te tramwaje wyjadą na ulice? Jak będą wyglądały w najbliższych latach modernizacje tych tramwajów?”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Kupiliśmy te tramwaje z założeniem, że one będą u nas jakiś czas eksploatowane bez modernizacji. Ten pierwszy tramwaj został zrobiony po to, abyśmy mogli ustalić całą technologię modernizacji i harmonogram, co w tym pojeździe powinno być wymienione. Nie mamy określonych ścisłych ram co do czasu wykonania modernizacji tych wszystkich tramwajów NF6D. będzie to podyktowane tym, jak one będą się sprawowały w eksploatacji. Będą one podstawione do modernizacji w momencie jak zacznie wzrastać ich awaryjność i będzie konieczna jakaś gruntowniejsza naprawa. Ten proces będzie trwał z pewnością paręnaście lat, ponieważ one są w tak dobrym stanie technicznym, że nie ma potrzeby ich wszystkich nagle modernizować. Nie powiem Panu

kiedy możemy zobaczyć ten tramwaj po pełnej modernizacji, w łódzkich barwach, dlatego że mamy kryzys związany z COVID-19 i nie chciałbym się zobowiązywać, czy zobaczymy go przed, czy po wakacjach.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „Ja mam jeszcze prośbę dotyczącą tych danych, o które poprosił radny Sebastian Bulak. Mam wrażenie, że Pan Radny chce wykreować obraz, że tramwaje używane nie są w dobrym stanie. Być może informacja przygotowana dla Pana Radnego byłaby bardziej przekonująca, gdyby zawierała prócz informacji ile razy te tramwaje nie mogły wyjechać w trasę, również informację ile razy nie mogły wyjechać PESY, a szczególnie PESY SWING, tak zachwalane przez pravicę w Polsce. Chodzi o świadomość, że choć te tramwaje mają swoje lata, są bardzo mało awaryjne w porównaniu do tej nowej polskiej produkcji”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Oczywiście, wskaźnik awaryjności nie jest powiązany z przebiegiem tramwaju. Podział awaryjności podam w różnych grupach, żeby Pan Radny mógł sobie porównać, jak na 10 tys. km wygląda awaryjność: „805”, CityRunnerów, Pes, NF6D, bo to są podstawowe grupy taborowe. Na podstawie tych danych Pan Radny będzie mógł dojść do takich, a nie innych wniosków”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Ja się bardzo cieszę, że łódzkie MPK szuka różnych rozwiązań i możliwości, aby lepiej funkcjonowały łódzkie tramwaje”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Dodam jeszcze, że na wszystkich spotkaniach, w których uczestniczę, wszyscy nam gratulują zakupu w takiej cenie tramwajów typu NF6D, których w Polsce nikt nie ma. Te tramwaje są sprowadzane i potrafią po parę miesięcy jeździć bez ingerencji naszych mechaników. W pełni sprawne, a ich awaryjność jest na poziomie nowych tramwajów. Cena była dobra, a stać nas było na ten zakup, bo posiadamy zakład techniki. Dzięki temu, jesteśmy w stanie te tramwaje utrzymać przez następne 15 – 20 lat w pełnej sprawności.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Łódzkie MPK ma zakład techniki, który doskonale radzi sobie z łódzkim taborom i wszystkie te prace są wykonywane. Bardzo dziękuję Panie Prezesie, że w tym trudnym okresie można na Was liczyć i wszystko funkcjonuje w sposób nienaganny i bez żadnych zarzutów. Z mojej strony składam na Pana ręce podziękowania dla załogi za ten trud”.

**Prezes MPK Sp z o.o. p. Zbigniew Papierski:** „Dziękuję Panie Przewodniczący za te ciepłe słowa, bo są one potrzebne naszym pracownikom. Rzadko od pasażerów słyszymy ciepłe słowa, raczej zimne i wulgarne, dlatego są one potrzebne. Dziękuję i przekażę”.

## **Ad.7. Informacja na temat planów uruchomienia Łódzkiego Roweru Publicznego.**

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDiT:** „Jeżeli chodzi o Łódzki Rower Publiczny jego dostawę i kompletowanie to niestety są opóźnienia z różnych powodów, m.in. z powodu epidemii. Otrzymaliśmy niedawno informację od wykonawcy, że ma podpisane wszystkie umowy na dostawę części rowerów oraz ich montaż. Wykonawca przedstawił harmonogramy, w którym wszystkie operacje są przedstawione o czasie, ale w wydłużonym harmonogramie, nie pierwotnym, co oznaczałoby, że w optymistycznym scenariuszu, przy założeniu, że nastąpi luzowanie lockdownu szczególnie w Czechach, gdzie m.in. dokonuje się składania rowerów, to jest szansa, że dopiero w połowie lipca te rowery zaczną się pojawiać partiami. Zgodnie z harmonogramem wszystkie komponenty powinny się pojawić już na przełomie maja i czerwca. Biorąc pod uwagę jakie będą konsekwencje dla wykonawcy, będziemy tutaj korespondować, ponieważ w normalnym okresie są to kary za opóźnienia. Natomiast ustawy antykowidowe, tarcze dla przedsiębiorców i urzędników, wskazują też na inne możliwości prowadzenia tego typu spraw, przy opóźnieniach spowodowanych pandemią. Jesteśmy z wykonawcą w stałym kontakcie, wiemy na jakim jest etapie i analizujemy z prawnikami dokumentację, jak należy postąpić w tym przypadku. Dodam jeszcze, że nie ponosimy kosztów w momencie, gdy serwis rowerów nie jest uruchamiany. Wykonawca też zdaje sobie sprawę z tego, że szczyt rowerowy przypada na wakacje. Zdaje sobie również sprawę, że są opłaty za wypożyczenie, więc ma to dla niego również znaczenie, bo jest to utrata przychodów i zamrożenie środków”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Czy te rowery będą wpinane w stacje rowerowe stopniowo, czy operator będzie czekał na wszystkie rowery i dopiero wówczas one się pojawią na stacjach?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDiT:** „Chcielibyśmy, aby rowery były uruchamiane partiami, ale skumulowane w pojedynczych stacjach, a nie pojedyncze sztuki we wszystkich miejscach postojowych. Jeśli chodzi o harmonogram uruchamiania stacji rowerowych i systemów, to powinien on zostać zrealizowany w terminie. Będziemy stacje uruchamiać stopniowo, idąc od środka Miasta. Będziemy również testować wszystkie stacje i system, aby później było jak najmniej problemów”.

**Radny p. Mateusz Walasek:** „PKP w trakcie modernizacji stacji kolejowej Łódź Żabieniec, po stronie zachodniej od strony Teofilowa, stawiając stojaki rowerowe niebędące elementem Łódzkiego Roweru Publicznego, ustawił w poprzek chodnika wiodącego do ZUS-u. tam jednocześnie trwają przygotowania do ustawienia płotu, który by ten chodnik zabudował. Jest

to przykład kuriozalnej sytuacji architektonicznej. Chciałem się wobec tego spytać, czy my jako Miasto możemy coś z tym zrobić, bo my jako Miasto jesteśmy o tę kuriozalną inwestycję oskarżeni? Przy okazji chciałbym również poruszyć temat wiat na Żabieńcu, które są za małe w porównaniu do tych, które tam były. Miasto również jest oskarżane o tę inwestycję, ponieważ ludzie często nie wiedzą czyj jest teren, na którym się buduje. Czy coś uda się zadziałać w tej materii?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Generalnie ten problem jest nam znany. Będziemy reagować, ponieważ jak zostaną postawione tam rowery, to zostanie zablokowane przejście na chodniku. Taka sytuacja nie może mieć miejsca. A jeśli dodatkowo pojawi się tam ogrodzenie, to wówczas to oznacza, że jest to niewłaściwy projekt. Na pewno będziemy interweniować, również w kwestii wspomnianych wiat. Zapytamy, czy jest możliwość dostawienia dodatkowych wiat, bo wątpię, żeby na tę chwilę była możliwość demontażu tych wiat i postawienia większych”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „Mam jeszcze pytanie dotyczące Łódzkiego Roweru Publicznego. Chciałbym zapytać, czy był analizowana taryfa opłat za skorzystanie z roweru z Kartą Łodzianina? Natomiast druga sprawa dotyczy współpracy Miasta z PKP w zakresie udostępniania działek, np. pod Łódzki Rower Publiczny. Mieszkańcy się skarżą na pewne utrudnienia polegające na braku dojścia do chodnika, braku stojaków na rowery, itd. Chciałem wobec tego zapytać, czy istnieje dialog z PKP, czy takie problemy są omawiane, czy jest szansa, aby przystanki PKP były bardziej zintegrowane z Miastem?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT:** „Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, w momencie kiedy był rozpisany przetarg na Łódzki Rower Publiczny, nie było jeszcze projektu Karty Łodzianina. Nie było żadnych założeń, ani firmy, która realizuje ten projekt. Dzisiaj jest i jeżeli chodzi cennik, to jest on uchwalany uchwałami Rady Miejskiej w Łodzi. Należałoby wprowadzić korekty, jeżeli miałyby być zastosowane jakieś ulgi z tytułu Karty Łodzianina. Należałoby również przeprowadzić rozmowy z jednym i drugim wykonawcą systemów na temat ich integracji. Myślę, że byłoby to technicznie wykonalne.

Natomiast, jeśli chodzi o działki, to nie chciałbym się wypowiadać na temat gruntów i ich przeznaczenia. ZDiT nie jest jednostką, która zajmuje się regulacjami prawnymi działek, swoje problemy w tym temacie zgłaszamy do Wydziału Gospodarowania Majątkiem. Jeżeli Pan Radny ma jakieś konkretne zgłoszenia dotyczące stacji, to proszę nam przekazać tę informację, a my ją przekazemy do Wydziału Gospodarowania Majątkiem, czy jest w stanie podjąć rozmowy z PKP w zakresie użyczenia, zamiany gruntów”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „Jak PKP rozpoczyna swoją inwestycję, to czy konsultuje projekt z Miastem, czy omawia i pyta o pewne propozycje, czy też tego dialogu zupełnie nie ma?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDiT:** „PKP nie konsultuje tego typu rzeczy, działa na terenach kolejowych, zamkniętych. W związku z tym jeśli nie ma styku w postaci infrastruktury, bądź działek to nie musi tego robić, ale też nie konsultuje z własnej woli. Jedyne ostatni dialog, który wszyscy pamiętamy dotyczył Dworca Łódź-Kaliska, w którym uwagi Miasta i osób zaangażowanych społecznie, nie zostały uwzględnione”.

**Pan Hubert Barański Fundacja Fenomen:** „Nie chciałbym zostać odebrany przez radnego p. Mateusza Walaska jako adwokat PKP, bo nie jestem do tego upoważniony. Nie jestem też szczególnym sympatykiem tej instytucji. Byłem osobiście na Żabieńcu by sprawdzić te stojaki rowerowe, i czy rzeczywiście stoją one w poprzek chodnika. Według mnie prawda wygląda trochę inaczej. Prawdopodobnie projektant, który wykonywał ten projekt na zlecenie PLK, pojechał na miejsce, zobaczył granice działek i zaprojektował montaż tych stojaków zgodnie ze sztuką. Tam nie ma chodnika, to jest najprawdopodobniej samowola budowlana. Chodnik jest dwupłytkowy, czyli niezgodny z przepisami. Ułożony bez podłoża, „na dziko”, żeby umożliwić przejście z dotychczasowego zachodniego wyjścia dworca Łódź-Żabieniec, na teren parkingu ZUS-u. Jest to uprzejmość ze strony ZUS-u, że otworzyła z tej strony bramę. Działka, na której to wszystko ma miejsce, jest w gestii ZDiT-u. Jest to działka o numerze B-4327/18. Jest to działka przyległa do tej, na której powstają stojaki, siatka i cały nowy chodnik przy zachodnim wyjściu z dworca. Ta działka jest przedłużeniem ulicy Lipiec Reymontowskich, która w tym momencie wygląda jak dobra gruntowa polna droga w Lipcach Reymontowskich. Jest tam totalne błoto, tam dojeżdżają pojazdy do budowy i nikt nie jest w stanie suchą drogą przejść. Ja bardzo żałuję, że to tak wyszło, bo te stojaki rowerowe mogłyby być zupełnie inaczej ulokowane, ale ani od ulicy Łanowej, ani od ulicy Lipiec Reymontowskich, ZDiT nie podjął żadnych działań, żeby ułatwić dojście do nowego dworca. Tyle w woli uzupełnienia. Wygląda to dziwnie, ale wina nie leży tylko po stronie PKP PLK. Żałuję, że ZDiT nic nie zrobił. Mówię o efekcie, a nie o planach i zamierzeniach. Jeśli chodzi o Łódzki Rower Publiczny, chciałbym uzyskać odpowiedź od Pana Dyrektora, kiedy wśród rowerów publicznych, pojawią się rowery towarowe, będące zadaniem z Budżetu Obywatelskiego z kilkutyśnicznym poparciem?”.

**Radny p. Mateusz Walasek:** „Stan faktycznie jest taki, że trwają przygotowania do postawienia płotu w poprzek chodnika. Czy postawionego legalnie, nie wnioskuję. Ważne jest to, że ludzie po nim chodzą, a jak PKP PLK postawi ten płot, to ludzie będą musieli chodzić



po błocie. I taki jest stan faktyczny. To jest dla ludzi najważniejsze, żeby takiego stanu nie było. Ja się mogę zgadzać z krytyczną oceną stanu ulicy Lipiec Reymontowskich, ale nie zmienia to faktu, że jeżeli będziemy w tej sprawie milczeć, to powstanie ten płot. Płot powstaje w poprzek chodnika, być może nielegalnego, nie wnikam w kwestię jego legalności. Myślę jednak, że ludzie, którzy nim przechodzą, również nie wnikają w tę kwestię. Mógłby być postawiony lepszy. Jednak winę za postawienie płotu, ponosi inwestor. Uważam też, że projektant, który zaplanował takie rozwiązanie, zrobił to nieprawidłowo, ponieważ ten chodnik już tam był”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDiT:** „Odniosę się do sprawy chodnika w kierunku ulicy Lipiec Reymontowskich. Trudno żeby ZDiT wykonał tam teraz chodnik, skoro jest to plac budowy. Jeździ tam ciężki sprzęt, więc zrobienie tam chodnika w tym momencie byłoby marnotrawstwem. W związku z tym chodnika nie ma, natomiast pojawia się płot. Tak jak powiedziałem wcześniej, sprawdzimy ten temat. Gdybym wiedział, że ten punkt będzie omawiany, wówczas przygotowałbym się w tym temacie lepiej. Natomiast jeśli chodzi o Łódzki Rower Publiczny to takie założenie było, jednak wykonawcy nie podjęli tego tematu. Prawdopodobnie należałoby do niego wrócić, ale to jest też kwestia posiadania pewnych środków w budżecie Miasta”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „Chciałbym zwrócić uwagę p. Barańskiemu, że to jednak po stronie planującego jakąś infrastrukturę leży odpowiedzialność za to, żeby ta infrastruktura była z czymś powiązana. Moja wcześniejsza wypowiedź trochę tego dotyczyła. Czy Miasto coś konsultuje z PKP, wychodzi jednak, że niestety nie. To by się ogólnie zgadzało z opiniami korzystających z przystanków ŁKA-i, że są bardzo zadowoleni z nowych pociągów, remontu torów, ale często z tych torów nie ma gdzie wyjść. Gdybym projektował taki przystanek, udałbym się na miejsce i rozważył wszystkie możliwości wyjścia, przyjscia, przejść, tak aby powstał kompleksowy przystanek dla pasażerów. Nie przemawia do mnie argument o nielegalnym chodniku, ponieważ, tak jak powiedział radny p. Mateusz Walasek, codziennie chodzą po nich mieszkańcy”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Mam prośbę do Pana Dyrektora o zajęcie się tą sprawą i przesłanie informacji do Sekretarza Komisji Transportu i Ruchu Drogowego”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDiT:** „Tak, oczywiście zajmiemy się tą sprawą”.

#### **Ad.8. Sprawy wniesione i wolne wnioski.**

W sprawach wniesionych i wolnych wnioskach Przewodniczący Komisji poinformował, że kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się w dniu 22 lub 29 kwietnia 2021r. Ponadto pytania zadali:

**Pan Hubert Barański Fundacja Fenomen:** „Chciałbym prosić o informację ze strony ZDiT-u na kolejne posiedzenie Komisji, który został zobligowany głosowanie łodzian w Budżecie Obywatelskim, kiedy rowery towarowe będą do wypożyczenia. Skoro Pan Dyrektor rozpiął przetarg, który nie uwzględniał tych kilku tysięcy głosów, a na jednej z konferencji prasowych powiedział, że różne formy wdrożenia tego systemu, wobec tego zgadzam się. Są jeszcze inne formy, np. w Warszawie, od 7 dni w Bydgoszczy, wcześniej w Gdyni. Także są inne formy, aby zarządca dróg, który opiniował ten projekt, wdrożył go w końcu w życie. Może na następnym posiedzeniu Komisji dowiemy się, kiedy ten obywatelski projekt sprzed kilku lat zostanie wcielony w życie zgodnie z wolą łodzian i znajdą się na niego środki, podobnie jak znalazły się środki na Łódzki Rower Publiczny”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDiT:** „Odpowiem, że decyzje nie są podejmowane jednoosobowo. Pan Hubert Barański jako znawca samorządu terytorialnego powinien o tym wiedzieć. Prosiłbym nie przetrzucać decyzji o realizacji tego zadania tylko i wyłącznie na ZDiT. Oczywiście podejmiemy temat analizy i rekomendacji tego zadania i możliwości, jakie w tym momencie oferuje rynek. Wówczas zwrócimy się do Państwa Radnych, bo to Rada Miejska w Łodzi zdecyduje finalnie, czy chce przeznaczyć na ten cel miejskie pieniądze, czy też nie. Obiecuję, że przeprowadzimy analizę, jak aktualnie wygląda rynek, jakie są możliwości, jakie by to były potencjalne kwoty”.

**Asystent wiceprzewodniczącego Komisji p. Marcina Hencza, p. Mateusz Jarosz:** „Mam taki wniosek do ZDiT-u odnośnie wiaty przystankowej przy pętli dworca Łódź-Chojny. Jak wiemy, tramwaje tam na razie nie będą kursowały. I chciałbym wobec tego zapytać, czy nie można jej przenieść na pobliskie przystanki linii 75 lub Z1 i Z13, tak aby była wykorzystywana?”.

Jeżeli chodzi o wszystkie wiaty, nie tylko tę, które zostaną zdemontowane w wyniku prowadzonych prac remontowych, to jesteśmy w trakcie ich inwentaryzacji i będziemy takie wiaty przenosić. Będziemy je przenosić etapami, w zależności od wyłączania kolejnych odcinków, czy przystanków”.

**Radna p. Karolina Kępką:** „Chciałabym się dowiedzieć w imieniu którego z nieobecnych dzisiaj radnych mamy przyjemność słuchać Pana Asystenta? Bo ja rozumiem, że Pan się wypowiada w imieniu któregoś z nieobecnych radnych?”

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Nie, ja mówiłem za każdym razem, że p. Mateusz Jarosz jest asystentem społecznym radnego p. Marcina Hencza”.

**Radna p. Karolina Kępka:** „To nie wiedziałam, dziękuję bardzo”.

Wobec braku pytań i głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji zamknął posiedzenie.

Protokół sporządziła

Aneta Rabenda

Przewodniczący Komisji

Krzysztof Makowski