

Protokół nr 49/II/2017

**posiedzenia Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 21 lutego 2017 r.**

I. Obecność na posiedzeniu:

członkowie Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej RM
stan - 9
obecnych – 8

- **radny p. Rafał Reszpondek – nieobecny nieusprawiedliwiony**

Listy obecności radnych oraz gości stanowią **załączniki nr 1 i nr 2** do protokołu.

Zaproszenia dla radnych oraz gości stanowią **załączniki nr 3 i nr 4** do protokołu.

II. Proponowany porządek obrad:

1. Przyjęcie protokołów z 44., 46., 47. i 48. posiedzenia Komisji.
2. Przyjęcie sprawozdania z działalności Komisji za 2016 rok.
3. Przyjęcie planu pracy Komisji na 2017 rok.
4. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2017 rok – **druk nr 22/2017.**
5. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta Łodzi na lata 2017-2040 – **druk nr 23/2017.**
6. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości położonej w Łodzi przy ul. Pomorskiej 179 – **druk nr 17/2017.**
7. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości położonej w Łodzi przy ul. ks. hm. Ignacego Skorupki 17/19 – **druk nr 21/2017.**
8. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na przyjęcie do realizacji Projektu nr 1 pn. „Gospodarka ściekowa, faza III” w ramach programu pn. „System odwodnienia Miasta oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Łodzi do złożenia wniosku o dofinansowanie – **druk nr 24/2017.**
9. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na przyjęcie do realizacji Projektu nr 2 pn. „Odwodnienie Miasta” w ramach programu

pn. „System odwodnienia Miasta oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Łodzi do złożenia wniosku o dofinansowanie – **druk nr 25/2017**.

10. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – **druk nr 328/2016**.

11. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

III. Przebieg posiedzenia.

Po stwierdzeniu kworum, na podstawie podpisów złożonych na liście obecności **przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka** otworzył posiedzenie. Przewodniczący przypomniał, że porządek posiedzenia został przekazany radnym w zaproszeniach na posiedzenie. Zapytał, czy są jakieś uwagi do porządku obrad Komisji.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka zaproponował przeniesienie **punktu 10** do **punktu 1a** porządku posiedzenia Komisji.

W związku z brakiem innych uwag **przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka** przeszedł do głosowania zmienionego porządku obrad.

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

Wobec powyższego **przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka** przeszedł do realizacji zmienionego porządku obrad.

Zmieniony porządek obrad przedstawia się następująco:

1. Przyjęcie protokołów z 44., 46., 47. i 48. posiedzenia Komisji.

1a. Informacja na temat nowej sieci połączeń komunikacji miejskiej.

2. Przyjęcie sprawozdania z działalności Komisji za 2016 rok.

3. Przyjęcie planu pracy Komisji na 2017 rok.

4. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2017 rok – **druk nr 22/2017**.

5. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta Łodzi na lata 2017-2040 – **druk nr 23/2017**.

6. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości położonej w Łodzi przy ul. Pomorskiej 179 – **druk nr 17/2017**.

7. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości położonej w Łodzi przy ul. ks. hm. Ignacego Skorupki 17/19 – **druk nr 21/2017**.

8. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na przyjęcie do realizacji Projektu nr 1 pn. „Gospodarka ściekowa, faza III” w ramach

programu pn. „System odwodnienia Miasta oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Łodzi do złożenia wniosku o dofinansowanie – **druk nr 24/2017.**

9. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na przyjęcie do realizacji Projektu nr 2 pn. „Odwodnienie Miasta” w ramach programu pn. „System odwodnienia Miasta oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Łodzi do złożenia wniosku o dofinansowanie – **druk nr 25/2017.**
10. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – **druk nr 328/2016.**
11. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

Ad. 1. Przyjęcie protokołów z 44., 46., 47. i 48. posiedzenia Komisji.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka zapytał, czy do protokołów z 44., 46., 47. i 48. posiedzenia Komisji są jakieś uwagi.

Nikt nie wniósł uwag.

W związku z brakiem uwag, przewodniczący Komisji przeszedł do głosowania nad przyjęciem protokołu z 44. posiedzenia Komisji.

W głosowaniu: przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i „wstrzymujących się” Komisja przyjęła protokół z 44. posiedzenia.

W związku z brakiem uwag, przewodniczący Komisji przeszedł do głosowania nad przyjęciem protokołu z 46. posiedzenia Komisji.

W głosowaniu: przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i „wstrzymujących się” Komisja przyjęła protokół z 46. posiedzenia.

W związku z brakiem uwag, przewodniczący Komisji przeszedł do głosowania nad przyjęciem protokołu z 47. posiedzenia Komisji.

W głosowaniu: przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i „wstrzymujących się” Komisja przyjęła protokół z 47. posiedzenia.

W związku z brakiem uwag, przewodniczący Komisji przeszedł do głosowania nad przyjęciem protokołu z 48. posiedzenia Komisji.

W głosowaniu: przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i „wstrzymujących się” Komisja przyjęła protokół z 48. posiedzenia.

Ad. 1a. Informacja na temat nowej sieci połączeń komunikacji miejskiej.

Informację na temat nowej sieci połączeń komunikacji miejskiej przedstawił **inspektor z Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek**. Prace nad siatką połączeń prowadzone są przez dwa zespoły, które zostały powołane kolejnymi rozporządzeniami Prezydenta Miasta. Te zespoły składały się z pracowników Zarząd Dróg i Transportu, Biura Strategii Miasta, MPK – Łódź Sp. z o. o., Miejskiej Pracowni Urbanistycznej oraz Biura Architekta Miasta. Pierwszym etapem prac były konsultacje społeczne, które trwały około pół roku na przełomie 2015/2016. Odbłyło się

około 100 spotkań, na których mieszkańcy mogli prezentować swoje opinie. W ciągu tych spotkań odbyło się 36 spotkań na każdym z osiedli w Łodzi. Na podstawie informacji i sugestii zebranych od mieszkańców, na podstawie opracowań naukowych wykonanych przez Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu i Uniwersytet Łódzki – Wydział Nauk Geograficznych, na podstawie badań napełnień, którymi dysponowaliśmy, na podstawie pewnych wytycznych i pewnych zasad, następnie od kwietnia do końca 2016 roku przygotowaliśmy nowy układ połączeń tramwajowych i autobusowych. To co się zmienia i to, co jest zupełnie nową jakością przy tej nowej siatce połączeń, to jest to, że po raz pierwszy w historii na wszystkich liniach tramwajowych i na większości autobusowych uruchamiamy jednolitą wspólną i powtarzalną częstotliwość, czyli rezygnujemy z takiej obsługi jaką mamy obecnie gdzie poszczególne linie jeżdżą raz co 10, co 12, co 15, 18, 20, 24 minuty. Staraliśmy się tak pogrupować trasy i potoki pasażerów, aby uzyskać maksymalnie dużo linii funkcjonujących z częstotliwością podstawową, czyli 12 minut (5 pojazdów na godzinę). Do tego cztery linie funkcjonują jako linie wzmocnione z częstotliwością dwukrotnie większą, czyli linia 10, 11 i 12 są to linie, które jeżdżą co 6 minut z wariantami i linia autobusowa 96 kursująca co 6 minut. Efekt jest taki, że na trasach magistralnych otrzymujemy komunikację miejską w takim standardzie, w jakim kursuje metro, czyli z częstotliwością 2, 3 minut, nie musimy patrzeć do rozkładu jazdy, tak długo jak jedziemy danym ciągiem, wychodzimy na przystanek, tramwaj bądź autobus podjeżdża, nie musimy się martwić o to, ile będziemy czekać na przystanku. To, że poukładaliśmy trasy od nowa, pogrupowaliśmy te kierunki taka, aby uzyskać ta jedną wspólną częstotliwość pozwala nam wyeliminować sytuacje, w których co jakiś czas mamy stado pojazdów, czyli kilka linii zjeżdża się na raz na ten sam przystanek a potem jest duża luka pomiędzy kolejną grupą pojazdów. To ma też do pewnego stopnia wpływ na warunki ruchowe, bo sygnalizacja ma ograniczoną przepustowość i często, kiedy mamy sytuację, że nam trzy cztery linie się zjeżdżają to te pojazdy, które są na końcu nie są już w stanie przejechać przez światła, czekają do następnej zmiany świateł, zaczynają się opóźniać. To, co było celem nadrzędnym przy takim działaniu, to było doprowadzenie do sytuacji, w której na możliwie wielu trasach komunikacja zbiorowa jest w stanie konkurować z samochodem osobowym. Przynajmniej eliminujemy ten dodatkowy czas podróży, jakim jest czekanie na przystankach na pojazdy. Tak jak widać całe centrum mamy obsługiwane z kilkuminutową częstotliwością. To sprawia, że podróżując po centrum będziemy w stanie zacząć nawiązywać konkurencję z samochodem, czyli do krótkich przemieszczeń po centrum, tam gdzie ten ruch samochodowy jest najbardziej uciążliwy, bo on wymaga miejsc postojowych, wymaga miejsca na ulicach, którego brakuje. Na tych krótkich relacjach w pierwszej kolejności staramy się nawiązywać jakąś konkurencję i dawać transportowi zbiorowemu określoną przewagę nad samochodem. Na ciągu ŁTR mamy mieć częstotliwość 2 – minutową, na Radogoszcz, na Teofilów, na Trasie W-Z częstotliwość ma wynosić 3 minuty, na Przybyszewskiego – 3 minuty. Natomiast na sieci tramwajowej epizodycznie występują odcinki, gdzie mamy częstotliwość 12 – minutową, na ogromnej części są to dwie, trzy cztery linie, które dają nam bardzo dużą regularność kursowania. Wśród korzyści poza zwiększeniem regularności należy wymienić to, że o około zwiększa nam się długość obsługiwanej sieci, czyli około 40 km nowych odcinków ulic będzie obsługiwanych przez komunikację miejską. Ma to ogromne znaczenie w Łodzi, które jest Miastem starzejącym się, wciąż na terenie Łodzi są duże osiedla zabudowy wielorodzinnej na której mieszkańcy mają dystans do najbliższego przystanku rzędu nawet 1 km. Jest to problem dla osób starszych,

ale jest to także ogromny problem dla zwykłych pasażerów, bo to bardzo mocno obniża prędkość przejazdu. Musimy pamiętać o tym, że komunikacja miejska, czy czas przejazdu dla pasażera nie liczy się od momentu, kiedy on wsiądzie do tramwaju i rozpoczyna jazdę. Od tego momentu liczy się tylko opłata, jaką wnosimy jeżeli korzystamy z biletu jednorazowego. Natomiast czas podróży liczy się od momentu, kiedy ja zamykam drzwi od mojego domu, do momentu wejścia tutaj na Komisję i będę mógł zacząć prezentację. Cały ten czas to jest czas, który jest czasem podróży i jeżeli ja mam do wyboru, czy jechać komunikacją miejską, czy jechać samochodem to biorę pod uwagę cały ten czas. Biorę pod uwagę to, że muszę dojść do tramwaju, że zmarnuję na to 5-10 minut, że czas przesiadki wliczy mi się do podróży, że czas czekania na przystanku wliczy mi się do podróży i potem czas dojścia od przystanku. Czyli eliminując te wszystkie elementy nie związane bezpośrednio z podróżą, ale związane z dostępnością i częstotliwością jesteśmy w stanie sprawić, że pasażer przejedzie szybciej. Na potrzeby prac zespołu zostało wykonane opracowanie przez Wydział Nauk Geograficznych UŁ i zawierało ono min. badanie dostępności do sieci przystanków na terenie Łodzi. Jak widać na zaprezentowanej mapie są obszary białe, gdzie dystans do najbliższego przystanku wynosi powyżej kilometra, obszary najbardziej intensywnie czerwone gdzie dystans wynosi powyżej 750 m. Poza obszarami nieurbanizowanymi i słabo zurbanizowanymi są tutaj fragmenty Miasta, które są tak naprawdę dużymi osiedlami zabudowy wielorodzinnej, np. Osiedle im. Reja, czy Osiedle przy ul. Inowrocławskiej, skraj osiedla Janów, osiedle Piastów, osiedle Marysin Doły, osiedle Dąbrowa. Tam gdzie jest to możliwe staramy się te luki załatać. Jednym z przykładów jest osiedle Radogoszcz Wschód i Zachód oraz spięcie tych dwóch osiedli. Linia 89 została uruchomiona jako pilotażowa w sierpniu 2016 roku, która się jak najbardziej przyjęła. Mieszkańcy w ankiecie zdecydowali o jej pozostawieniu. Kolejne przykłady to ulica Zbaraska i Kossaka na Dąbrowie, ulica Franciszkańska, ulica Żubardzka i Inowrocławska, osiedle Janów, pogranicze Starego Rokicia i Nowych Sadów i kilka innych dodatkowych obszarów, gdzie dotychczas brakowało tej komunikacji. Kolejny element, jaki udaje nam się dodać to jest uporządkowanie sieci komunikacji nocnej, przywracamy kursowanie przez cały tydzień co 30 minut, czyli ta komunikacja nocna będzie mogła znowu służyć mieszkańcom również w dojazdach do pracy. Komunikacja nocna jest ważna dla obsługi życia nocnego, ale również ma istotne znaczenie dla mieszkańców, którzy bardzo wcześnie zaczynają pracę, którzy dojeżdżają na pierwsze pociągi, ale też dla tych, którzy koczują pracę po drugiej zmianie, bądź późnym wieczorem. Dodatkowo też rozdzielamy te linie, gdzie klika nocnych linii jedzie wspólną trasą, ponieważ wszystkie linie nocne i tak spotykają się w jednym punkcie na ul. Kościuszki. Natomiast to, co się zmienia w komunikacji nocnej, to rezygnujemy z obsługi odcinków, gdzie była śladowa frekwencja, czyli odcinków na osiedla jednorodzinne tj. Imielnik, osiedle przy ul. Szczecińskiej. To co jest istotne pracując nad tym układem tras, układając go utrzymujemy tę samą pracę przewozową z jaką mieliśmy do czynienia wcześniej, jak była zakładana. Porządkujemy układ tras, zmieniamy układ linii, zmieniamy częstotliwości na tych liniach, natomiast nie wymaga to dodatkowych wozokilometrów. Wykorzystujemy tę infrastrukturę, która powstała w ostatnich kilku latach, czyli wykorzystujemy te węzły przesiadkowe, które powstały w ramach budowy Trasy W-Z, w ramach przebudowy Dworca Łódź – Fabryczna, porządkujemy układ linii tak, żeby ta infrastruktura była racjonalnie wykorzystywana, żeby tramwaj rzeczywiście miał tę rolę wiodącą tam gdzie, jest w stanie ją pełnić. Popracowaliśmy również nad punktualnością kursowania w ramach kolejnego pilotażu. W okresie wakacyjnym wyłączyliśmy z ruchu

tranzytowego ulicę Zieloną, Narutowicza w rejonie Kościuszki, ulicę Legionów. To nam pozwoliło zejść z około 10 – minutowych opóźnień, czyli te linie, które kursują po ulicy Zielonej kursują już dużo bardziej punktualnie. Eliminujemy część kursów o minimalnej frekwencji, fragmenty tras na liniach nocnych. Na poziomie pracy specjalistów od rozkładów jazdy zostanie też wyeliminowane nakładanie się komunikacji dziennej z nocną. To też są znaczne oszczędności i ten tabor i te kursy możemy zrealizować w godzinach, kiedy lepiej się przysłużą pasażerom. Ponadto na kilku wybranych liniach rezygnujemy z kursowania w weekendy, na wybranych liniach pojedynczych możemy rezygnować z kursów późnowieczornych. Na części tras pojawi się konieczność dodatkowej przesiadki, aczkolwiek należy również pamiętać, że na części tras pojawią się połączenia bezpośrednie. Na pewno jest tak, że ci którzy obecnie mają połączenie bezpośrednie i je stracą to będą tą grupą bardzo widoczną w mediach, bardzo zwracającą uwagę na tę zmianę. Natomiast będzie też duża grupa, która uzyska coś nowego, nawet w tej warstwie podróży bezpośredniej. To, że ograniczamy na kilku liniach kursowanie w weekendy i w godzinach późnowieczornych oczywiście też jest dla pojedynczych osób zauważalnym problemem. Nie są to linie, które pozostawiałyby obszar zupełnie bez obsługi, natomiast trzeba będzie podróżując brać poprawkę na to, że nie wszystkie linie są dostępne przez cały czas. To co chyba jest największym zagrożeniem i problemem, to jest to, że skala zmiana jest ogromna. Dotyczy to mniej więcej połowy linii tramwajowych i zdecydowanej większości linii autobusowych. Musimy również pamiętać, że ten układ autobusowy, który mamy to jest układ odziedziczony tak naprawdę po latach 70-tych i 80-tych XX wieku, i od tego czasu nie było dużej reformy linii autobusowych. Jednak od tego czasu zmieniło się bardzo wiele, zmieniły się kierunki przemieszczeń, zmieniły się potrzeby, mobilność, ruchliwość mieszkańców, żyjemy w zupełnie innych świecie niż 40 lat temu, a poruszamy się cały czas układem tylko lekko korygowanym w ramach jakiś doraźnych potrzeb. Ograniczenie kursów nocnych do większych osiedli i zakładów pracujących w trybie ciągłym oczywiście dla pojedynczych osób może być problemem, natomiast musimy pamiętać, że mówimy tu o komunikacji zbiorowej, o finansowaniu komunikacji zbiorowej z budżetu Miasta i przy pewnych napełnieniach typu jedna, dwie osoby, brak pasażerów, bardzo poważnie trzeba postawić pytanie, czy Miasto powinno takie kursy finansować biorąc pod uwagę, że każdy przejeżdżany przez autobus miejski kilometr to około 7-8 zł. To, co pojawia się jako zagrożenie i szansa to musimy mówić o uprzywilejowaniu pojazdów komunikacji miejskiej i może się to odbywać kosztem innych użytkowników ruchu, co oczywiście będzie się wiązało z dyskusjami, aczkolwiek w konsultacjach społecznych jak i potem w praktyce, kiedy ograniczaliśmy ruch na ulicach Zielonej i Legionów tak naprawdę było bardzo duże poparcie społeczeństwa dla tego typu rozwiązań. Dopiero po wdrożeniu tego systemu w całości i przetestowaniu pewnych rozwiązań możemy mówić o badaniu zadowolenia pasażerów z tych rozwiązań i ewentualnych korektach. Trzeba tu mieć w pamięci przykład ulicy Nastrojowej, gdzie wtedy, kiedy uruchamialiśmy połączenie wydawałoby się, że ogromna większość mieszkańców jest przeciw, natomiast po kilku miesiącach funkcjonowania linia przyjęła się na tyle dobrze, że w badaniach ankietowych 70 % mieszkańców i pasażerów wypowiedziało się, iż ten przebieg linii jest optymalny i chcą jego utrzymania. Uważamy, że układ linii komunikacyjnych to jest coś, co potrzebuje czasu, żeby mieszkańcy się go nauczyli, żeby mieszkańcy zrozumieli w jaki sposób najszybciej się przemieszczą pomiędzy różnymi punktami. My ze swojej strony będziemy robili wszystko, żeby ta informacja była możliwie pełna i mniej więcej od połowy marca zacznie się kampania informacyjna

zmasowana, po to, żeby nie było mieszkańca, któryby się nie natknął na informacje o zmianach. Z drobnych zmian, które się pojawiają, to na trzech skrzyżowaniach jest wymagana korekta łuków, musi być wymienionych około 25 zestawów progów, do wyznaczenia jest około 90-95 nowych przystanków, maksymalnie 30 przystanków może wymagać prac brukarskich bądź napraw, do tego drobne zmiany w organizacji ruchu mogące dotyczyć parkowania, przebiegu pasów, oznakowania pionowego i poziomego. Po za tym musimy wybudować jedną zatokę postojową na ulicy Papierniczej i zorganizować punkty socjalne dla prowadzących. Oprócz tego musimy przygotować rozkłady jazdy, trzeba wykonać tablice z informacją dla pasażerów, przygotować część map i schematów oraz zająć się ich dystrybucją. Przed MPK stoi ogromne zadanie przeszkolenia swoich pracowników z nowego układu, pokazania w jaki sposób te linie będą jeździć. Jeśli chodzi o tramwaje, będzie siedemnaście linii miejskich – linie 10,11,12 z dodatkowym wzmocnieniem w dni robocze, linie 16 i 17 kursują tylko w dni robocze. Linia nr 16 to nowa linia łącząca Kurczaki, Politechnikę, ulicę Kopernika, al. Włókniarzy z Teofilowem. Linia nr 17 to obecne 15 A. Pasażerowie zgłaszali, że numeracja 15 i 15A im się myli, stąd nowa linia nr 17. Dodatkowo linie nr 4, 7 i 16 czasowo będzie kursowały rzadziej, czyli linia nr 4 i 16 co 24- minuty, linia nr 7 co 18 minut. Tutaj czekamy na proces szkolenia motorniczych, mamy nadzieję, że do końca roku on się zakończy i te linie wejdą na swoją podstawową częstotliwość. Natomiast jeśli chodzi o linie podmiejskie, to będą cztery linie, linia 45 i 46 do Zgierza i Ozorkowa, na terenie Łodzi stworzą miejską linię nr 18 , która będzie kursować z częstotliwością 12 minutową. To się też przełoży na to, że na terenie Zgierza do Osiedla Kurak ta częstotliwość będzie wyższa. Kolejna linia podmiejska to linia nr 41 do Pabianic, kursująca co około 24 minuty, na trasie niezmienionej i linia nr 43 w wariantach A i B do Konstątnowa i Lutomiarska, kursująca co 20-30 minut. Linie podmiejskie przestają być liniami, które jeżdżą przez całe Miasto na drugi koniec Miasta, ponieważ poza granicami Miasta infrastruktura torowa i sieciowa są w fatalnym stanie. Dopóki gminy ościenne nie przystąpią do remontów torowisk oraz sieci nie mamy gwarancji punktualnego kursowania na tych trasach, a co za tym idzie nie możemy sobie pozwolić, żeby te linie opóźniały nam tramwaje na głównym ciągu. Przypominam, że na al. Kościuszki będziemy mieli trzydzieści tramwajów w ciągu godziny, czyli równo co 2 minuty będzie podjeżdżał tramwaj, jakiegokolwiek spóźnienie wygenerowane gdzieś między Łodzią a Ozorkowem, czy Zgierzem od razu powodowałoby nam rozsypanie się układu połączeń na tych trasach i opóźnienie wszystkich linii miejskich. Jeśli chodzi o komunikację nocną, rezygnujemy z odcinków najbardziej peryferyjnych, rozpoczynamy kursowanie o 23:00. Pojedyncze kursy tramwajowe, które jeżdżą do Konstątnowa i Lutomiarska pozostają bez zmian, pojawia się ósma dodatkowa linia nocna, która rozpocznie trasę na punkcie przesiadkowym przy al. Kościuszki i przez Dworzec Fabryczny, Tuwima, Księży Młyn, Zarzew dojedzie na Dąbrowę. Jeśli chodzi o komunikację autobusową zmiany tras dotyczą ogromnej większości linii. Około dwudziestu pięciu linii pojedzie z podstawową częstotliwością 12 minut. Na niektórych trasach peryferyjnych zastosowaliśmy takie rozwiązanie, że tworzymy linie wariantowe gdzie kilka wariantów na odcinku wspólnym daje nam wspólną częstotliwość. Tak jest w przypadku ulicy Brzezińskiej, gdzie od Dworca fabrycznego do osiedla Sikawa kursujemy co 12 minut a nawet z pewnymi dodatkowymi kursami i potem te autobusy nam się rozjeżdżają do Kalonki, Nowosolnej, Brzezin, Skoszew i na ulicę Zjazdową. Pojawiają się nowe relacje bezpośrednie np. bezpośredni autobus z Retkinii na Politechnikę czy bezpośrednie połączenie z osiedla Widzew wschód w rejon Urzędu Miasta. Typowym

linii dowozowych, które by dowoziły tylko do pierwszego punktu na trasie i nigdzie dalej praktycznie w tym układzie nie ma. Jeżeli tworzymy takie linie, których dodatkową funkcją jest dowieszenie do tramwaju to one najczęściej wchodzi nam na jakąś ulicę, gdzie tego tramwaju nie ma, czyli się przeplatają, możliwa jest przesiadka, natomiast autobus jedzie dalej. To co z czym musieliśmy się mierzyć i z czym spotykają się pasażerowie, to to, że ze względu na parametry dróg nie na wszystkich liniach możemy jeździć każdym taborem. Są trasy gdzie możemy jechać tylko taborem krótkim ośmiometrowym. Są trasy gdzie możemy jeździć tylko autobusami dwunastometrowymi i są w końcu trasy, gdzie autobus przegubowy jest koniecznością ze względu na spodziewane napełnienie. Jest to jakiś dodatkowy element, z którymi musimy się mierzyć i który czasami powoduje np. rozcięcie linii na dwie niezależne trasy.

Prezentacja obrazująca propozycję nowej siatki połączeń stanowi **załącznik nr 5** do protokołu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę pytań.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: Panie Prezesie, jakimi składami tramwajowymi Pan dysponuje?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: zakładając tę zmianę były poczynione takie ograniczenia, czyli 350 autobusów w ruchu i 235 tramwajów. Cały system musiał podlegać zmianie ze względu na to, że Miasto się zmieniło, również było widać, iż poza godzinami szczytu przejeżdżamy za dużo kilometrów. Ta zmiana na pewno poprawi naszą efektywność, a jeżeli chodzi o zderzenie z naszymi możliwościami to byliśmy przygotowani na to, że taką ilość taboru będziemy musieli podstawić do ruchu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: proszę o podanie kilku liczb dotyczących ilości motorniczych pracujących w MPK.

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: w sumie mamy blisko 1800 prowadzących, z czego 800 to motorniczy. Rozumiem, że Pan przewodniczący chce usłyszeć czy mamy problemy z obsadą.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: chciałem zapytać, czy wracacie do systemu spółdzielczego, który działał kilka lat temu, że jeździliście po godzinach w spółdzielni, a to się nie liczyło do godzin nadliczbowych w MPK.

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: umowę ze spółdzielnią cały czas kontynuujemy. Ona w 2012 roku ze względu na nasze kłopoty z ZUS została mocno ograniczona. Nie mniej jednak dalej korzystamy z tego podmiotu zewnętrznego uzupełniająco.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: jaki jest zakres?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: mniej więcej od 5-8 %. Tyle godzin pracodawca spółdzielnia. To jest niewielka ilość w porównaniu z tym, co było kiedyś. Są to pracownicy wyłącznie spoza MPK. Tak jak poprzedni model zakładał obejście godzin nadliczbowych poprzez zatrudnienie przez spółdzielnię, dzisiaj takiego systemu nie ma. To są obcy pracownicy.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: jeżeli chodzi o ten model, który został przedstawiony przez Pana Bużałka w imieniu Miasta, to ma Pan zapewnienie, że faktycznie na al. Kościuszki tramwaj będzie się zatrzymywał co 2 minuty?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: jeżeli jest 30 pociągów w godzinę, to wychodzi praktycznie co 2 minuty.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: jak to będzie wyglądać na Trasie W-Z?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: planowane są 22 pojazdy w ruchu przez godzinę, czyli co 3 minuty. Te 235 pojazdów tramwajowych jest po to, żeby obsłużyć taką częstotliwość.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: jak to wygląda, jeśli chodzi o autobusy i kierowców?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: mamy drobne problemy z zatrudnieniem, ale nie spowodują one jakiś problemów 2 kwietnia. Chciałem zwrócić uwagę, że my dzisiaj poszukujemy pracowników nie z ulicy, tylko odpowiednio przygotowanych. Pamiętam, że z pierwszego naboru, gdzie było około 700 chętnych na motorniczych po naszej weryfikacji zostało 70 osób. Wydaje mi się, że postawiliśmy normalne, ale widać nie dla wszystkich, dosyć duże wymagania. Jak Państwo wiecie dużo zastrzeżeń jest do zachowania się naszych prowadzących. W związku z tym kładziemy duży nacisk na to, żeby to były osoby dobrze przygotowane, z dobrą świadomością gdzie pracują i jak powinni się zachowywać. Po artykule o poszukiwaniu motorniczych i kierujących pojazdami autobusowymi wpis pod tym artykułem był taki „*nie macie chętnych, bo nie można u was pić*”. Za obecność w pracy w stanie nietrzeźwości zwolniliśmy już ponad 60 osób dyscyplinarnie i mam nadzieję, że dzisiaj wytworzyliśmy nastawienie, że do pracy przychodzimy trzeźwi.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: rozumiem, że Pan prezes jednoznacznie deklaruje, że ten system, który wejdzie od 2 kwietnia będzie działał zgodnie z założeniem, czyli nie będzie kłopotów z taborem ani z prowadzącymi?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: chciałem tutaj wyraźnie powiedzieć, że uczestniczyliśmy w tym procesie od początku. Rozumiem, że te spotkania, które były z mieszkańcami miały najpierw określić nowe preferencje podróżnych, natomiast nasza rola sprowadzała się tutaj do ustalania rozkładów jazdy, czasów przejazdów między krańcówkami, tak, żebyśmy w maksymalny sposób wyeliminowali największy problem czyli brak punktualności. Jesteśmy już po wielu spotkaniach na temat rozkładów, czasy przejazdów mamy uzgodnione i taki był główny cel MPK, podstawić odpowiednią ilość taboru i przypilnować tego, żeby rozkłady jazdy były realne, co niesie za sobą duże prawdopodobieństwo, że odczucie przez pasażerów co do punktualności powinno się zdecydowanie poprawić.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: Panie prezesie, czy osoba niepełnosprawna poruszająca się wózkiem inwalidzkim, wsiadając przy fabryce Della, dojedzie na ulicę Popiełuszki?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: autobusem tak.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czy dojedzie tramwajem?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: na 280 posiadanych pojazdów tramwajowych, 50 to nowoczesne niskopodłogowe, około 20 przerobionych starych tramwajów. Można powiedzieć, że mamy około 70 pojazdów tramwajowych przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Zdecydowanie lepiej jest w przypadku autobusów. Od Della do ulicy Bratysławskiej jeździe linia nr 10.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: a jaka będzie trasa linii nr 10B, od Augustowa do Popiełuszki?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: tak.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czyli reasumując ten system wymaga czterech baz dla osób prowadzących na linii Trasy W-Z, bo mamy Popiełuszki, Bratysławską, Augustów i Ofiar Terroryzmu?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: tak.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czyli będą cztery krańcówki na jednej trasie?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: tak.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: oczywiście, ktoś, kto chce przejechać całą trasę nie będzie mógł tego zrobić tramwajem, będzie musiał się przesiąść albo na Bratysławskiej albo na Augustów.

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: linia nr 10 łączy całą Trasę W-Z od jednego końca do drugiego. Proszę pamiętać, że osoby niepełnosprawne też będą musiały się w jakiś sposób dostosować do tego rozkładu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: a pełnosprawny dojedzie?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: dojedzie z przesiadką.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: to jaka jest różnica pomiędzy pełnosprawnym i niepełnosprawnym, nie ma różnicy, bo żaden z nich nie dojedzie.

Inspektor w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Buzałek: na trasie obecnej linii nr 10 będzie funkcjonowała linia oznaczona jako 10B, ponieważ linia nr 10 będzie linią wariantową. Wariant dłuższy funkcjonuje tak, jak obecnie, czyli do pętli na Olechowie, wariant krótszy kończy na pętli przy ulicy Augustów, ponieważ dalej na Olechów nie ma zapotrzebowania na tramwaj co 6 minut. Natomiast oprócz tego na tej trasie funkcjonuje też pętla przy ulicy Bratysławskiej. Obecnie jest to pętla awaryjna, czwartą pętlą awaryjną jest pętla przy stadionie Widzewa. Na Bratysławskiej w dni robocze będzie kończyła linia nr 14, pętla przy stadionie Widzewa przez linie tramwajowe będzie wykorzystywana tylko awaryjnie. Jeśli chodzi o funkcjonalność systemu, to oba warianty linii nr 10 są obsługiwane w całości taborem niskopodłogowym. Na trasie linii nr 10 zmienia się dla pasażera tylko i wyłącznie tyle, że połowa kursów z obecnej 6 - minutowej częstotliwości kończy na pętli przy ulicy Augustów na ulicy Rokicińskiej i dotyczy to tylko dnia roboczego, w soboty i niedziele wszystkie kursy jadą na Olechów.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czy ze Złotna będzie można dojechać do Śródmieścia?

Inspektor w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Buzałek: będzie można dojechać autobusem linii nr 74, który będzie kursował co 12 minut z Huty Jagodnicy do Placu Barlickiego i dalej przez Al. Politechniki do Placu Niepodległości.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: chciałbym się dowiedzieć, jaki jest koszt umiejscawiania i przygotowania nowych przystanków na Janowie? Jest propozycja wpuszczenia autobusów w osiedle, mieszkańcy protestują, dzisiaj ma się odbyć spotkanie z mieszkańcami w tej sprawie.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: jeśli chodzi o koszty, to w przypadku większości przystanków chodzi o postawienie słupków. Nie są to ogromne koszty. Łącznie koszty całej siatki, którą wprowadzamy wynoszą około 3 mln zł. Koszty te zawierają koszt kampanii informacyjnej, zmiany łuków, wprowadzenie wiat przystanków itp.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czy w tę kwotę wliczają się też koszty jakie ponosi MPK?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: byliśmy tutaj przygotowani na przebieg do 55 milionów wozokilometrów. Z tych wyliczeń wychodzi ta nowa siatka na poziomie 53 milionów 800 tysięcy wozokilometrów.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czy są to również wymiany tablic, rozkładów?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: to jest cały tzw. rebranding.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: rozumiem, że zmieścimy się w 3 mln zł?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: nie jesteśmy teraz w stanie dokładnie policzyć, ile ostatecznie to będzie kosztować.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: czy MPK wykonywało przejazdy techniczne nowymi trasami, jeśli chodzi o autobusy?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: jesteśmy już po paru przejazdach technicznych, stąd te koszty związane z dostosowaniem niektórych łuków, organizacją ruchu. Przejazdy techniczne były robione też po to, żeby ustalić czas przejazdu na nowych liniach, tych które nie występowały wcześniej, tak, żebyśmy mogli dostosować rozkład jazdy do realnego czasu przejazdu. Jeszcze przez dwa tygodnie będzie przejeżdżał na tych liniach, co do których są jakieś wątpliwości.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: czy na Janowie już były wykonywane przejazdy techniczne? O godzinie 8: 00 nie widziałem tam autobusów, a myślę, że warto byłoby tamtędy przejechać i zobaczyć, bo tam się tworzą dosyć duże korki.

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: przejazdy chcieliśmy robić przede wszystkim w godzinach szczytu, żeby można było określić faktyczny czas przejazdu.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: o godzinie 8: 00 nie widziałem tam autobusów, a myślę, że warto byłoby tamtędy przejechać i zobaczyć, bo tam się tworzą dosyć duże korki.

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: damy znać Panu przewodniczącemu jak będziemy jeszcze raz jechać.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: rozumiem, że 3 mln zł zostanie przeznaczone na wszystko. To jest taki ryczałt, który został gdzieś tam ustalony na dostosowanie przystanków, malowanie linii, znaki itd.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: to jest szacunek kosztów. Wiadomo, że część rzeczy wykonuje się w ramach bieżącego utrzymania. Bez względu na to, czy powstaje nowa siatka czy też nie równie z odnawiamy organizację ruchu, czyli oznakowanie poziome, pionowe, na bieżąco działają także komisje przystankowe, które określają nowe przystanki.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: czy po tej zmianie, 2 kwietnia zmieni się liczba wozokilometrów?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: szacujemy, że liczba wozokilometrów pozostanie na tym samym poziomie, co była. Na ten moment wychodzi 53 miliony 800 tysięcy wozokilometrów.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: czy rozważali Panowie i rozważają zmianę organizacji, jeśli chodzi linię nr 10, ponieważ mieszkańcy Olechowa, Janowa obawiają się, że w szczycie będzie brakowało tej głównej linii nr 10, która dzisiaj się wypełnia. Ponadto na tych osiedlach znika wiele linii autobusowych. Wiele osób obawia się, że wycięcie linii nr 10 mimo, że wchodzi linia nr 9, gdzie można się przesiąść, spowoduje, że tych kursów będzie jednak mniej. Czy nie dobrze byłoby pozostawić część kursów w szczycie?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: chciałbym zwrócić uwagę, że miałem dużo uwag dotyczących tego, po co jeździmy na Olechów. Jako osoba odpowiedzialna za nową siatkę połączeń chcę, żeby była ona profesjonalnie przygotowana. Żeby było to profesjonalnie przygotowane to chcę zrobić badania, które będą kompleksowe, sprawdzą potoki pasażerskie w poszczególnych przejazdach, jak to się kształtuje. To będzie wykładnią, co należy poprawić, które linie zmodernizować, jak poprawić układ komunikacyjny. Nie można opierać się wyłącznie na głosach mieszkańców. Wolę opierać się na cyfrach. Zrobię badania, które mam zaplanowane w październiku, wszystkie uwagi, które do tego czasu będą wpływały od mieszkańców będą uwzględniane, będziemy starali się to analizować i w miarę możliwości poprawiać. Nie da się od razu przewidzieć jak to będzie kształtowało, ale dołożymy wszelkich starań, żeby to dobrze funkcjonowało, a de facto rozliczeniem tego, jak ten układ powinien wyglądać, będą badania, które przeprowadzimy w październiku.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: skoro badania będą przeprowadzone w październiku to kiedy będą wprowadzone ewentualne korekty rozkładów jazdy?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: w najszybszym możliwym czasie, bo musimy poczekać na wyniki badań. Miarodajnymi miesiącami, w których przeprowadza się badania potoków i natężenia ruchu w komunikacji zbiorowej są marzec, kwiecień, październik, listopad. Nie ma zatem możliwości zrobienia takich badań ani w lipcu, w sierpniu i czerwcu.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: rozumiem, że jeśli badania zrobimy w listopadzie, to wyniki jedziemy mieć w styczniu?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: może szybciej, nie mogę tego potwierdzić.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: a ewentualne zmiany będziemy mogli planować pewnie dopiero od kwietnia?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: Miasto to jest żywy organizm, jeśli będzie dużo protestów ... Myślę, że będą uwagi z wielu rejonów Miasta.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: myślę, że protestować będą ci, którzy nie jeżdżą komunikacją. Przyznam, że wolałbym te wozokilometry przerzucić tam, gdzie mieszkańcy proszą o autobus, a nie tam gdzie go nie chcą. Dla mnie to byłoby racjonalne.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: zdania mieszkańców są podzielone.

P.o. z-cy dyrektora ZDiT p. Michał Chylak: chciałbym dodać, że nawet jeśli zdejmimy te autobusy z osiedla to zaoszczędzone kilometry nie zrekompensują nam dodatkowych kursów tramwajów. Musimy pamiętać, że na 2 kwietnia ta siatka połączeń musi nam się spiąć z założoną liczbą wozokilometrów, czyli do około 54 milionów. Jeżeli będziemy wydłużać dodatkowe kursy tramwajów to wtedy nam się to nie zejdzie.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: być może te autobusy można by przerzucić do Nowosolnej, bo tam akurat mieszkańcy prosili jeszcze o jedną linię dowozową.

Inspektor w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: wycofanie linii nr 72 z Janowa spowoduje tylko tyle, że tę samą liczbę wozokilometrów wykonamy jadąc Aleją Hetmańską do istniejącej pętli na Janowie. Nie będzie na tym żadnych oszczędności.

Radny p. Sebastian Bulak: kto będzie robił badania?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: wykonawca zostanie wyłoniony w ramach przetargu.

Radny p. Sebastian Bulak: jaką rezerwą taboru będzie dysponowało MPK po wprowadzeniu nowej siatki połączeń? Chodzi mi tutaj o rezerwę autobusów i tramwajów.

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: dzisiaj mamy około 290 pociągów, z czego 60 w rezerwie. Przy czym część trzeba traktować jako wymagającej obsług codziennych czy jakiś napraw. Jeżeli chodzi o autobusy to mamy ich około 400, a 350 będzie w ruchu. Komunikację zastępczą mamy mniej więcej na poziomie od 8 do 12 autobusów takich, które są dedykowane na ewentualne awarie.

Radny p. Sebastian Bulak: i one codziennie są przygotowane, tak?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: mamy komunikację przygotowaną zastępczą autobusową.

Radny p. Sebastian Bulak: jaki jest łączny koszt opracowania nowej siatki połączeń?

Inspektor w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: nie występuje żaden dodatkowy koszt, bo siatka została przygotowana przez pracowników UMŁ, pracowników ZDiT ze wsparciem z MPK i nie płaciliśmy za żadne dodatkowe badania. Jedyne koszty, to przeprowadzenie konsultacji społecznych, które było zlecone instytucji zewnętrznej „Topografie”.

Radny p. Sebastian Bulak: czy nie liczyliście Państwo czasu pracy i wynagrodzeń dla pracowników, którzy brali udział w tych działaniach?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: na ten moment jeszcze nie skończyli pracy.

Radny p. Sebastian Bulak: pamiętam, że w 2016 roku Pan dyrektor Nita prezentował nową siatkę połączeń, nowy model transportu zbiorowego, który był opracowywany przez firmę z Gdańska.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: to była firma z Krakowa.

Radny p. Sebastian Bulak: chciałbym zapytać, czy zapłaciliśmy tamtej firmie za opracowanie projektu, który nie został wdrożony?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: to był plan transportowy, który będzie wdrożony, a przy okazji była robiona siatka połączeń, czyli badania jak to się kształtuje w opracowaniu. Za takie analizy zapłaciliśmy. Przypomnę, że na Komisji ds. Transportu została podjęta decyzja, żeby tych wyliczeń nie wprowadzać i żeby Miasto samo opracowało nową siatkę połączeń.

Radny p. Sebastian Bulak: w związku z tym chciałbym się zapytać, jaki jest łączny koszt wprowadzenia nowej siatki połączeń?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: nie jestem w stanie teraz dokładnie powiedzieć, ponieważ na bieżąco trwają prace przy nowej siatce połączeń.

Radny p. Sebastian Bulak: kiedy Państwo to oszacują?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: jest to około 3 mln zł. Na ten moment nie jestem w stanie określić dokładnej kwoty.

Radny p. Sebastian Bulak: jaka jest szacunkowa wartość wpływów z tytułu sprzedaży biletów w 2017 roku przed i po podwyżce?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: od dwóch, trzech lat jesteśmy na poziomie około 140 mln zł plus, minus 2 mln zł. Szacunki, jeśli chodzi o zwiększone przychody planowane na poziomie około 15-17 mln zł z tytułu podwyżki taryfy biletowej.

Radny p. Sebastian Bulak: czyli mam rozumieć, że to będzie około 155 mln zł.

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: tak trzeba by to szacować. Przy czym te 17 mln zł było liczone od 1 stycznia, natomiast kwestią jest od kiedy wejdzie taryfa.

Radny p. Sebastian Bulak: jakie były wpływy z tytułu sprzedaży biletów w 2016 roku?

Prezes MPK - Łódź Sp. z o.o. p. Zbigniew Papierski: wydaje mi się, że około 142 mln zł.

Radny p. Sebastian Bulak: chciałbym zapytać przedstawicieli Prezydenta, jakby odniósł się do pomysłu wprowadzenia darmowych przejazdów komunikacją miejską przez kilka dni od momentu wprowadzenia nowej siatki połączeń?

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: przecież większość kupiła migawki, to co Pan chce im dać bezpłatnie?

Radny p. Sebastian Bulak: pytam się czysto hipotetycznie, jakby się odnieśli do takiego pomysłu.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: to zależy od radnych, ale jeśli to ma poprawić i faktycznie zachęcić mieszkańców, to nie widzę przeciwwskazań.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czy pamiętacie Państwo jaka jest struktura zakupu biletu MPK. Przecież większość kupuje migawki.

Prezes MPK p. Zbigniew Papierski: 55-60 % kupuje migawki.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: może Pan im dać wolne od płacenia.

Radny p. Sebastian Bulak: ja się pytałem czysto teoretycznie.

Prezes MPK p. Zbigniew Papierski: po doświadczeniach warszawskich, ja bym przestrzegał, gdzie po takich parodniowych darmowych przejazdach była lawina próśb o zwrot częściowo z migawek. Trzeba wziąć to pod uwagę, raz to uszczuplenie budżetu, a po drugie olbrzymi problem techniczny.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: po prostu populizm, nic więcej. W sumie większość będzie kupowała migawki, a ktoś powie, że mu da za darmo, jak on i tak dawno zapłacił.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: chciałabym się dowiedzieć, gdzie będą umiejscowione przystanki na Janowie?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: nie podam w tej chwili dokładnej lokalizacji, będzie to doprecyzowane.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: czyli nie ma jeszcze listy.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: mogę podać mniej więcej lokalizację, ale nie jestem w stanie wskazać dokładnego punktu.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: ile będzie nowych przystanków?

Inspektor w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: z objazdów technicznych analizowane były na tej trasie cztery przystanki. Dwa w istniejących zatokach autobusowych na ulicy Zagłoby i następne dwa na pozostałym odcinku na pętli ulicznej. Natomiast, co do szczegółowych lokalizacji teraz nie jesteśmy w stanie ich podać.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: kiedy będziemy mogli uzyskać taką informację? Czy mogę uzyskać na piśmie informację o planowanej lokalizacji, bądź też informację o braku ostatecznej decyzji w tej sprawie?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: postaramy się jak najszybciej wskazać te lokalizacje.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: czy w ramach nowej organizacji ruchu jest proponowane jakiegokolwiek ograniczenie liczby miejsc postojowych na osiedlu Janów, na ulicach Zagłoby, Podbipięty, Juranda ze Spychowa i Maćka z Bogdańca.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: zgodnie z przepisami, jeśli jest ustawiony znak przystankowy D15 to piętnaście metrów w jedną i w drugą stronę od słupka, obowiązuje zakaz zatrzymywania się wszelkich pojazdów.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: rozumiem, że będą ograniczenia.

Radny p. Sebastian Bulak: proszę o podanie terminu podania do publicznej wiadomości informacji o nowej lokalizacji wszystkich przystanków.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: będzie to w połowie marca.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: chciałem spytać, dlaczego Państwo nie chcecie przeprowadzać konsultacji już przygotowanego projektu. Konsultacje rozpoczęły się wtedy, kiedy były przygotowania, pewne założenia. Kiedy został przygotowany ten projekt, praktycznie Państwo mówicie, że mieszkańcy nie mają nic do powiedzenia, jak to przetestujemy na żywym organizmie to dopiero później ewentualnie będziemy dokonywać zmian. Dlaczego nie można przeprowadzić rzetelnych konsultacji tego projektu, który został przez Państwa teraz przygotowany?

Inspektor w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Buzałek: wszelkie zasady prowadzenia konsultacji społecznych mówią, że należy je przeprowadzać na możliwie wczesnym etapie i takim możliwie wczesnym etapem był etap przed układaniem tras. Wtedy zebraliśmy od mieszkańców sugestie, którzy wskazywali, gdzie brakuje połączeń, gdzie nie są niepotrzebne, jakie są inne mankamenty związane z komunikacją miejską. Następnie mając na uwadze głosy mieszkańców, które w pierwszej kolejności dotyczyły niewystarczającej częstotliwości, punktualności i liczby kursów przeprowadziliśmy proces kilkumiesięczny na podstawie, którego ułożyliśmy trasy tak, żeby możliwie dużo z tych założeń spełnić. Natomiast, żeby pasażerowie byli w stanie ocenić zmiany muszą zacząć z tych rozwiązań korzystać, ponieważ ludzie obecnie bazują tylko i wyłącznie na swoich przyzwyczajeniach. Już wielokrotnie odpowiadaliśmy na pytania oburzonych mieszkańców, dlaczego zabieracie jakieś tam połączenie. Po czym okazywało się, że wcale go nie zabieramy, tylko będzie one realizowane trochę inną trasą, innym numerem lub w trochę inny sposób. Także jakiegokolwiek paniczne próby wprowadzania zmian w tym układzie wyjdą temu układowi tylko na gorsze, bo albo rozbijemy układ częstotliwości albo pozostawimy jakieś obszary bez obsługi albo stracimy na funkcjonalności, na skomunikowaniach, na przesiadkach. Układ jest złożony i nie da się go w łatwy sposób modyfikować. Te modyfikacje my też musimy przygotować i po kilku miesiącach, jeżeli będziemy widzieli, że występują jakieś problemy to będziemy proponować kilka alternatywnych rozwiązań, które jednocześnie nie będą demolowały nam całego systemu dla pozostałej części pasażerów. Oczywiście musimy mieć świadomość tego, że dla części osób pojawi się zmiana negatywna, np. przesiadka, ale my reprezentujemy wszystkich mieszkańców i musimy ważyć interesy wszystkich mieszkańców. Mieszkańcy, którzy przychodzą na konsultacje występują zawsze w swoim prywatnym interesie, ewentualnie jakiejś konkretnej grupy i musimy ten interes zważyć. Nie da się w całości wprowadzić wszystkich sugestii mieszkańców. Część z nich jest sprzeczna, część z nich jest niestety nierealna. Ten układ musi zacząć funkcjonować, żeby pasażerowie widzieli, jaka jest jego funkcjonalność. Mówienie o częstotliwościach, o powtarzalności kursów dla wielu osób jest czymś abstrakcyjnym, żeby byli w stanie się do tego odnieść. Dopiero po wprowadzeniu reformy, po kilku miesiącach są w stanie znaleźć sobie nowe drogi przemieszczeń na tych interesujących ich trasach.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę dyskusji.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: chciałem powiedzieć, że mam osobiste doświadczenia związane z próbą takiej jednej zmiany, którą robiliśmy na Radogoszczu, gdzie po wprowadzeniu przebiegu linii nr 89 przez ulicę Nastrojową zgłosiły się osoby z listą kilkuset podpisów protestujących przeciwko tej linii. Później po przeprowadzeniu przez nas spotkań z mieszkańcami, rozmów na przystankach i kilku miesiącach funkcjonowania tej linii mieliśmy kilkaset podpisów popierających a na końcu ankietę, która pokazała, że większość mieszkańców tę zmianę akceptuje. Wydaje się zatem, że próba spotkania, gdzie byśmy

próbowali ręcznie rysować całą linię autobusów i tramwajów skończyłaby się szarpaniem za jedną kołdrę.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: Pan Misiorny powiedział, że przeprowadzamy badania i za rok ewentualna korekta. Panie Skarbniku mamy sukces dlatego, że na komunikację miejską nie będziemy mimo bardzo usprawnionej płacić więcej, bo tutaj i MPK i ZDiT twierdzą, iż to co mają wystarczy im. Chciałem doprowadzić do tego, żeby takie oświadczenie padło. Zatem nie będziemy wydawać dodatkowych środków na komunikację miejską w tym roku, zgodnie ze słowami Pana prezesa i Pana dyrektora.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: uważam, że te założenia są błędne, mówiące o tym, że nie można prezentować efektu pewnych prac koncepcyjnych. Otóż można je prezentować i można je również korygować, ale Państwo tego nie chcecie robić z jednego powodu, bo pierwotne założenie było takie, żeby utrzymać się w tej samej liczbie wozokilometrów. Oczywiście w moim przekonaniu, czy powinna być taka czy większa liczba wozokilometrów powinna wynikać z tego, jaki cel chce się osiągnąć. Czy chce się przyciągnąć ludzi do komunikacji publicznej i rzeczywiście, żeby ona była bardziej konkurencyjna od przejazdów samochodem czy też nie. Oczywiście ta bariera finansowa mogłaby być także do pominięcia, gdyby była lepsza oferta przewoźnika, lepsza w znaczeniu ceny. Jeżeli przewoźnik wystawia większy rachunek za tę samą ilość kilometrów porównawczo do wcześniejszych lat, to wtedy istnieje to ograniczenie. Dlatego uważam, że w takiej debacie trzeba mówić zarówno o tym, co się chce zaoferować mieszkańcom i jak to oni ostatecznie oceniają, potem można to testować. Z drugiej strony trzeba wiedzieć, czy osiągając ten cel trzeba zwiększyć np. liczbę wozokilometrów czy też nie. W mojej ocenie bez takiej elastyczności podejścia trudno będzie mówić o tym, że te intencje zostały od samego początku spełniane tzn. że jest dobra wola i chęć poprawy warunków komunikacji publicznej.

Ad. 2. Przyjęcie sprawozdania z działalności Komisji za 2016 rok.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka zapytał, czy do przesłanego drogą emailową Sprawozdania z działalności Komisji są jakieś uwagi.

W związku z brakiem uwag, przewodniczący Komisji przeszedł do głosowania nad przyjęciem Sprawozdania z działalności Komisji.

Komisja w głosowaniu: 5 głosami za, brakiem głosów przeciw i wstrzymujących się przyjęła Sprawozdanie z działalności Komisji.

Sprawozdanie z działalności Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej Rady Miejskiej w Łodzi za 2016 r. stanowi **załącznik nr 6** do protokołu.

Ad. 3. Przyjęcie planu pracy Komisji na 2017 rok.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka zapytał, czy do przesłanego drogą emailową projektu Planu pracy Komisji na 2017 rok są jakieś uwagi.

W związku z brakiem uwag, **przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka** przeszedł do głosowania nad przyjęciem projektu Planu pracy Komisji na 2017 rok.

Komisja w głosowaniu: 5 głosami za, brakiem głosów przeciw i wstrzymujących się przyjęła Plan pracy Komisji na 2017 rok.

Plan pracy Komisji Komisji Finansów, Budżetu i Polityki Podatkowej Rady Miejskiej w Łodzi na 2017 rok stanowi **załącznik nr 7** do protokołu.

Ad. 4. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2017 rok – druk nr 22/2017 wraz z autopoprawką.

Projekt uchwały referował **Skarbnik Miasta p. Krzysztof Mączkowski**.

Referujący poprosił o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 8** do protokołu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę pytań.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: chciałem spytać ogólnie, jaka ilość środków, jeśli chodzi o wydatki inwestycyjne jest przesuwana z 2017 na dalsze lata?

Skarbnik Miasta p. Krzysztof Mączkowski: jeżeli chodzi o zmiany, to per saldo wydatki majątkowe w wyniku tych zmian wzrastają w roku 2017 o 177 tys. 838 zł. Trzeba pamiętać, że jest dosyć dużo zmniejszeń wynikających z wydłużenia okresu realizacji niektórych projektów, natomiast musimy pamiętać także, iż przyspieszamy realizację przede wszystkim projektów rewitalizacji obszarowej. W dużej części tych projektów okres realizacji miał być do 2022 roku, ale skracamy go do 2020 roku. Jeśli chodzi o 2017 rok to tutaj są mniejsze zwiększenia, ale znaczne zwiększenia wydatków majątkowych są w latach 2018 i 2019.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka z powodu braku kworum zarządził 10 minutową przerwę w obradach Komisji.

Po przerwie obrady wznowił **przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka** i przystąpił do dalszego procedowania punktu 4 porządku posiedzenia Komisji.

W związku z brakiem innych pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 2 głosami za, 3 głosami przeciw i 1 głosem wstrzymującym się **negatywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 22/2017 wraz z autopoprawką**.

Ad. 5. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta Łodzi na lata 2017-2040 – druk nr 23/2017 wraz z autopoprawką.

Projekt uchwały referował **Skarbnik Miasta p. Krzysztof Mączkowski**.

Referujący poprosił o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 9** do protokołu.

Nikt nie zabrał głosu w fazie pytań.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę dyskusji.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: zwracałem Państwa uwagę na fakt, że w gruncie rzeczy część inwestycji, która powinna być świadectwem pewnego rozwoju i szans Miasta właściwie jest odkładana, odkładana tylko dlatego, że realnie nie byłoby się w stanie zrealizować, skosumować pieniędzy unijnych związanych z rewitalizacją obszarową. Ten problem już pojawiał się przy debacie nad budżetem i nad Wieloletnią Prognozą Finansową, ponieważ te pieniądze praktycznie nie miały pokrycia i według tych pierwszych przymiarek rozliczenie tych środków mało następować w 2022 roku. Teraz, ponieważ te rygory jednak wymagają, że jeżeli z tych pieniędzy mamy skorzystać musimy to przyspieszyć, w związku z tym, co się robi, drogi do nikąd pozostaną drogami do nikąd. W Nowym Centrum Łodzi dawno już powinny być te drogi skończone. Mówię o tej, która określała się jako Nowowęgłowa, teraz będzie się nazywać Grohmanów, czy też ta, która określała się jako Nowotargowa, teraz będzie się nazywać Scheiblerów. Po prostu te drogi nie będą mogły być zrealizowane w tym czasie, który powinien być, czyli służyć jednocześnie temu obszarowi. I to jest efekt przesunięcia pieniędzy wewnątrz tego budżetu i na to zwracam szczególnie uwagę.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: moim zdaniem te osiem obszarów rewitalizowanych spowoduje zupełnie inny wygląd centrum Łodzi i to jest bardzo ważne. Jeżeli kogoś nie stać na kupno wszystkiego, to nie kupuje. Uważam, że nie można się zapożyczać za wszelką cenę, więc trzeba coś wybrać. Myślę, że po rewitalizacji tych ośmiu kwartałów Łódź będzie wyglądać zupełnie inaczej niż przed rewitalizacją. Sądzę, że to jest też element, który spowoduje dużo pozytywnych opinii o naszym Mieście.

W związku z brakiem innych pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 2 głosami za, brakiem głosów przeciw i 3 głosami wstrzymującymi się **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 23/2017 wraz z autopoprawką.**

Ad. 6. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości położonej w Łodzi przy ul. Pomorskiej 179 – druk nr 17/2017.

Projekt uchwały referowała **p.o. z-cy dyrektora Wydziału Zbywania i Nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska.**

Referująca poprosiła o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 10** do protokołu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę pytań.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: czy tam jest plan?

P.o. z-cy dyrektora Wydziału Zbywania i Nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska: nie ma planu, nie ma przystąpienia, zgodnie ze studium są to tereny usług metropolitarnych.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: czy były wystąpienia o wydanie decyzji o warunkach zabudowy?

P.o. z-cy dyrektora Wydziału Zbywania i Nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska: nie było żadnych wniosków.

W związku z brakiem innych pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 4 głosami za, brakiem głosów przeciw i 2 głosami wstrzymującymi się **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 17/2017**.

Ad. 7. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż w drodze przetargu nieruchomości położonej w Łodzi przy ul. ks. hm. Ignacego Skorupki 17/19 – druk nr 21/2017.

Projekt uchwały referowała **p.o. z-cy dyrektora Wydziału Zbywania i Nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska**.

Referująca poprosiła o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 11** do protokołu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę pytań.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: jaka jest motywacja sprzedaży tego obiektu w sytuacji, kiedy ciągle była mowa o tym, że ta funkcja targowa będzie rozwijana. Przecież ten obiekt powinien być potraktowany w całym kompleksie, zarówno ten nowej hali Expo jak i starej hali sportowej.

P.o. z-cy dyrektora Wydziału Zbywania i Nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska: na tej nieruchomości znajdują się dwa rodzaje zabudowy. Pierwszy kompleks to parking wielopoziomowy, który jest w bardzo złym stanie technicznym. Są tam błędy i wady konstrukcyjne, i on się nadaje jedynie do rozbiórki. Drugi budynek dawnej starej hali Expo, która ma dość stary, specyficzny układ. Jeżeli chodzi o imprezy targowe to wystarczająca jest nowa hala, która nie jest w pełni obsadzona. Główne imprezy targowe odbywają się w nowej hali. W tej chwili nie ma uzasadnienia ekonomicznego do tego, żeby w dalszym ciągu przeznaczać starą halę Expo na obecną działalność, tym bardziej, że w zeszłym roku odbyły się tam tylko dwie typowo wystawiennicze, targowe imprezy, w tym jedna Interstone, która w tym roku będzie przeniesiona do nowej hali. W całym roku w starej hali było tylko 26 dni handlowych, na co dzień jest ona wykorzystywana na umowy z klubami sportowymi do ćwiczeń koszykówki i siatkówki. Dlatego wydaje mi się, że sprzedaż tej nieruchomości z ekonomicznego punktu widzenia jest jak najbardziej uzasadniona.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: czy został przedstawiony jakiś plan, jeśli chodzi o rozwój funkcji targowej. Kiedyś mieliśmy inne argumenty, i kiedyś również sami organizatorzy targów mówili, że ten kompleks w całości daje większe możliwości. Wiem, że niektórzy, którzy chcieli wynajmować tę halę dawnej Expo mieli odmawianą możliwość wynajęcia tej hali, bo twierdzono, iż tam jest jakaś forma stałego wykorzystania tego obiektu. Wynika z tego, że to stałe wykorzystanie jest związane ze sprzedażą.

Kierownik Oddziału Nadzoru Właścicielskiego p. Ewa Mereć: może pomysły na wykorzystanie tej hali były, jednakże trzeba powiedzieć, że hala jest już przestarzała, wymaga dostosowania do nowych standardów, Spółka nie ma na to środków, również z budżetu Miasta nie były planowane środki na remont tej hali. Po za tym Spółka nie przedstawiła tutaj i

nie dotarły do nas jakieś informacje ze strony wystawców, że byliby zainteresowani wynajmowaniem tej powierzchni. Prosiłmy Spółkę, żeby przedstawiła plan wykorzystania i uzasadnienia ewentualnie do przekazania tej nieruchomości Spółce, czy ma zabezpieczone przychody z tego obiektu i imprezy na najbliższy kolejny okres. Spółka nie potrafiła nam przedstawić takiego dokumentu. Zatem z punktu widzenia nadzoru nad Spółką, na chwilę obecną nie ma uzasadnienia, żeby ten obiekt był nadal użytkowany przez Spółkę, dlatego, że generuje on dla Spółki tylko koszty. Spółka odnosi rocznie straty w wysokości 400 tys. zł na korzystaniu z tego obiektu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę dyskusji.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: uważam, że jest to fundamentalny błąd i widać, iż nie ma całościowego podejścia co, do rozwoju tej funkcji targowej. W zasadzie w tym momencie tracimy jeden z fundamentalnych argumentów. Ta przestrzeń powinna być w całości wykorzystana na funkcje targowe. Oczywiście być może stara hala sportowa powinna łączyć te funkcje także z tymi o charakterze sportowym, czy też jakiś wydarzeń związanych z wykorzystaniem samej tej widowni. W moim przekonaniu jest to fundamentalny błąd i będę kategorycznie przeciw. Natomiast, jeżeli ktoś nie widzi takiej możliwości to powinno się zmienić tych, którzy kierują tą Spółką i potraktować tę sprawę całościowo, kompleksowo dla tego obszaru. Powinien zajmować się tym jeden zarządzający. To nie miało być tak, że nowa hala miała ograniczać możliwości zagospodarowania tej przestrzeni, wprost przeciwnie miało to być kompleks służący funkcji targowej.

zwiazku z brakiem innych pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 2 głosami za, 4 głosami przeciw i brakiem głosów wstrzymujących się **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 21/2017**.

Ad. 8. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na przyjęcie do realizacji Projektu nr 1 pn. „Gospodarka ściekowa, faza III” w ramach programu pn. „System odwodnienia Miasta oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Łodzi do złożenia wniosku o dofinansowanie – druk nr 24/2017.

Projekt uchwały referowała **dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej p. Ewa Jasińska**.

Referująca poprosiła o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 12** do protokołu.

Nikt nie zabrał głosu w fazie pytań i dyskusji.

W związku z brakiem pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 4 głosami za, brakiem głosów przeciw i 1 głosem wstrzymującym się **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 24/2017**.

Ad. 9. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na przyjęcie do realizacji Projektu nr 2 pn. „Odwodnienie Miasta” w ramach

programu pn. „System odwodnienia Miasta oraz upoważnienia Prezydenta Miasta Łodzi do złożenia wniosku o dofinansowanie – druk nr 25/2017.

Projekt uchwały referowała **dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej p. Ewa Jasińska**. Referująca poprosiła o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 13** do protokołu.

Nikt nie zabrał głosu w fazie pytań i dyskusji.

W związku z brakiem pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 5 głosami za, brakiem głosów przeciw i wstrzymujących się **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 25/2017**.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka zaproponował zmianę w porządku obrad Komisji poprzez wprowadzenie w **punkcie 9a** punktu dotyczącego rozpatrzenia i zaopiniowania projektu uchwały w sprawie udzielenia w 2017 roku dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie i roboty budowlane przy obiektach zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków niestanowiących własności Miasta Łodzi – **druk nr 26/2017**.

Wobec powyższego **przewodniczący Komisji** poddał pod głosowanie zmianę w porządku obrad Komisji.

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

Wobec powyższego **przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka** przeszedł do realizacji zmienionego porządku obrad.

Ad. 9a. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie udzielenia w 2017 roku dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie i roboty budowlane przy obiektach zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków niestanowiących własności Miasta Łodzi – druk nr 26/2017.

Projekt uchwały referowała **dyrektor Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków p. Kamila Kwiecińska – Trzewikowska**.

Referująca poprosiła o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 14** do protokołu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę pytań.

Radny p. Radosław Marzec: chciałem zapytać jaka kwota dotacji była przeznaczona w roku poprzednim?

Dyrektor Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków p. Kamila Kwiecińska – Trzewikowska: w 2016 roku było to 3,5 mln zł.

Radny p. Radosław Marzec: czy jest szansa, żeby w latach przyszłych ta kwota była wyższa. Widzieliśmy po wnioskach, że lista potrzeb jest dosyć duża i potrzeby naszego Miasta pod tym względem również.

Dyrektor Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków p. Kamila Kwiecińska – Trzewikowska: myślę, że jest to pytanie do Pana Skarbnika. Mogę powiedzieć, że my zawsze rekomendujemy na etapie konstruowania budżetu takie prośby.

Radny p. Radosław Marzec: jaką kwotę Pani konserwator zaproponowałaby na przyszły rok, żeby była bardziej odpowiednia i żeby można było wyremontować więcej kamienic?

Dyrektor Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków p. Kamila Kwiecińska – Trzewikowska: mogłabym odpowiedzieć na pytanie Pana radnego dopiero w październiku tego roku, kiedy wpłyną oferty na następny nabór wniosków. Wtedy byłabym w stanie powiedzieć, jaka kwota zaspokoiłaby w pełni potrzeby.

Radny p. Radosław Marzec: w tym roku kwota dotacji wynosi nieco ponad 3,5 mln zł. W tamtym roku kwota dotacji była bardzo podobna. Panie Skarbniku, czy w przyszłych latach można liczyć na zwiększenie chociaż o odrobinę tej kwoty?

Skarbnik Miasta p. Krzysztof Mączkowski: to oczywiście każdorazowo przy projekcie budżetu będzie rozpatrywane. Natomiast zgodnie z pewną normą i zapisami uchwały programowej minimalna kwota musi być 2,5 mln zł i taka zawsze jest planowana w pierwotnym budżecie. W trakcie roku dzieją się różne rzeczy, tak jak w dniu dzisiejszym ta kwota jest proponowana do zwiększenia.

Radny p. Radosław Marzec: nie jest to dla mnie informacja zadowalająca, ponieważ wolałbym, żeby ta kwota co roku była większa.

W związku z brakiem innych pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 5 głosami za, brakiem głosów przeciw i wstrzymujących się **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 26/2017**.

Ad. 10. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk nr 328/2016.

Projekt uchwały referował **p.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny**.

Referujący poprosił o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały, który stanowi **załącznik nr 15** do protokołu.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka otworzył fazę pytań.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: proszę o przedstawienie symulacji dla biletów 10 – minutowych.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: pierwsza symulacja dotyczyła biletu w kwocie 2 zł za bilet normalny i 1 zł za bilet ulgowy. Straty dla Miasta zakładając, że bilet 10 – minutowy zabierze nam 50% pasażerów z grupy korzystającej z biletu 20 – minutowego wyniosłyby ok. 3 mln 300 tys. zł. Zakładając, że zabierze 30 % pasażerów z grupy korzystającej z biletu 20 – minutowego to straty wyniosłyby ok. 958 tys. zł. Druga symulacja dotyczyła biletu w kwocie 1,60 zł za bilet normalny i 0,80 zł za bilet ulgowy. W tym przypadku straty Miasta zakładając, że bilet 10 – minutowy zabierze nam 50% pasażerów z grupy korzystającej z biletu 20 – minutowego wyniosłyby

ok. 6 mln 600 tys. zł. Zakładając, że zabierze 30 % pasażerów z grupy korzystającej z biletu 20 – minutowego to straty wyniosłyby ok. 2 mln 650 tys. zł. Jeśli chodzi o inne symulacje, poproszono mnie jeszcze o symulację dla biletu dedykowanego seniorom od 65 – 69 roku życia – Bilet 65+. Trudno było oszacować, ile osób w tym wieku mieszka w Łodzi, ponieważ ta liczba cały czas rośnie. W bazie ZDiT osób posiadających uprawnienia do bezpłatnych przejazdów z tytułu niepełnosprawności jest 1966 osób. Zakładając, że około 40 tys. seniorów będzie korzystało z tego biletu oszacowano straty dla Miasta w wysokości 19 mln 200 tys. zł. Jeżeli założymy, że z tej liczby będzie to jedynie połowa daje nam to ubytek do kasy Miasta w kwocie 9 mln 600 tys. zł. Była jeszcze propozycja, żeby wszystkie osoby pomiędzy 65 a 69 rokiem życia podróżowali na podstawie biletu, który miałby kosztować 50 zł rocznie. Oszacowano, że strata do budżetu z tytułu wprowadzenia tego rodzaju biletu wyniosłaby 17 mln 200 tys. zł. Jeśli chodzi o uczniów w wieku szkolnym i wprowadzenia tzw. migawki, to na podstawie danych z MPK wiemy, że korzystających z tego rodzaju biletu w 2016 roku z wieku 6-13 rokiem było 2 734 osoby, w wieku gimnazjalnym było 6 263 osoby. Zakładamy, że strata dla budżetu Miasta w przypadku darmowych biletów dla grupy gimnazjalistów wyniesie 1 mln 588 tys. zł, dla uczniów szkół podstawowych wyniesie 558 tys. zł. Muszę dodać, że w przypadku wprowadzenia bezpłatnych biletów dla uczniów trzeba szacować stratę do budżetu na poziomie 2-2,5 mln zł.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: czy w migawce miesięcznej jest Łódzka Kolej Aglomeracyjna?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: nie. Obowiązuje tzw. WBA, czyli Wspólny Bilet Aglomeracyjny.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: czy to znaczy, że w płacąc 90 zł za migawkę nie mamy ŁKA?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: trwają rozmowy z WBA na temat zmiany ceny biletu, ale trzeba będzie im zapłacić jakiś ekwiwalent, żeby Przewozy Regionalne i ŁKA honorowały wszystkie łódzkie bilety.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: chciałbym podkreślić, że jutro na sesji będę proponował wprowadzenie jeszcze jednego elementu związanego z odpłatnością kwartalną za bilet roczny. Najbardziej atrakcyjną taryfą, którą proponujemy w nowej siatce opłat jest bilet roczny, który daje możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej w całym roku w ramach biletu normalnego za 2 zł dziennie, bądź biletu ulgowego za 1 zł dziennie. Jednocześnie bilety długookresowe te o wysokiej wartości to najbardziej stały, przewidywalny i najlepszy wpływ do budżetu Miasta. Z drugiej strony mamy takie przekonanie, że jednorazowy wydatek kwoty 730 zł albo 365 zł znacząco przekracza możliwości wielu łodzian. Wydaje się, że powinniśmy poszukać takiego rozwiązania, które jest wprowadzane przy sprzedaży innych produktów, które są już łatwo dostępne, ale ich cena ciągle jest zbyt wysoka, żeby je jednorazowo zakupić i w związku z tym ludzie korzystają z rat. W związku z tym proponowałbym płatność w czterech ratach, czyli przy bilecie rocznym ulgowym byłyby to cztery raty po 90,25 zł, w przypadku biletu normalnego byłoby to 182,50 zł na kwartał. Ponadto trzeba byłoby stworzyć dodatkowy zapis w uchwale Rady Miejskiej, że jeden mieszkaniec tylko raz w ciągu roku ma możliwość zakupu takiego biletu, co byłoby zabezpieczeniem przed różnego rodzaju potencjalnymi manipulacjami. Wydaje mi się, że taki bilet miałby szansę stać się jednym z bardziej popularnych. Często łodzianie korzystają z biletów kwartalnych i dokładają

bilet miesięczny, po to, żeby w okresie wakacyjnym już nie mieć pustej migawki, z której się nie korzysta, a za którą się zapłaciło. Bilet roczny jest dla nas najbardziej opłacalny, nawet wtedy, kiedy przez dwa miesiące nie korzystamy z komunikacji zbiorowej. Dla Miasta dochód z biletów łączonych jest większy, a dla mieszkańca jest to także bardzo opłacalna formuła. Rozumiem, że dzisiaj migawka funkcjonuje w ten sposób, że możemy ją doładowywać i dopłacać, więc tutaj moglibyśmy prowadzić konwalidację biletu raz na rok, co trzy miesiące poprzez dopłatę. Oczywiście pojawi się słuszne pytanie, co w sytuacji, w której ktoś zapłaci pierwszy raz, a potem już nie chce płacić. Na tej podstawie powstaje zobowiązanie finansowe, bo przecież jak zakupujemy bilet jednorazowy czy okresowy to zawieramy umowę cywilnoprawną z przewoźnikiem. W tym wypadku następuje normalne rozszczenie, które nie jest małe, bo przekracza wartość 50 zł, więc istnieje szansa na skuteczną ściągalność, lepszą niż przy jakiś drobnych opłatach. Wydaje mi się, że to trochę dawałoby nam szansę na premiowanie tych, którzy naprawdę cały rok korzystają z komunikacji zbiorowej i to też dla tych osób byłaby forma pewnego uniknięcia tej podwyżki. Ci, którzy naprawdę korzystają z komunikacji, uczciwie płacą za tą komunikację, w moim przekonaniu powinni mieć preferencje. Czy jestem w stanie określić skutki budżetowe dla tego typu propozycji? Nie, ale uważam też, że wszelkie nasze dywagacje na temat tego, czy 10 – minutowy bilet będzie kosztował 3 mln zł czy 500 tys. zł są trochę palcem po wodzie pisane. Uważam, że to jest szansa na stały i pewny dochód do budżetu Miasta i większą liczbę użytkowników komunikacji miejskiej. Taką poprawkę będę chciał zgłosić.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: sytuacja jest nieco trudna, ponieważ nie mamy symulacji dla tego typu propozycji. Czy uda się na jutro, na sesję przygotować taką symulację?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: są inne problemy z tym związane.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: Panie dyrektorze jest taka sytuacja, że zakup migawki rocznej był śladowy, więc analiza strat będzie żadna.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: prawda jest taka, że nikt nie chciał kupić biletu rocznego, bo był on za drogi. W odniesieniu do dzisiejszej propozycji chcę zapytać, jak to będzie w przypadku, jeżeli osoba zapłaciła pierwszą ratę, nie zapłaciła kolejnych, czy ta osoba jedzie bez biletu, czy jedzie z biletem. Rozumiem, że skoro ma wykupiony roczny bilet to jedzie z biletem, ale nie ma wniesionej opłaty. Po za tym, jak egzekwować zapłatę od takiego nieuczciwego nabywcy.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: to jest konwalidacja biletu, czyli bilet jest sprzedawany w trybie biletu rocznego, po tej cenie, a jego ważność jest konwalidowana co trzy miesiące przy dokonaniu wpłaty. Działa to podobnie, jak przy doładowywaniu migawki.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: będzie tak, że każdy będzie kupował roczny bilet, żeby na kwartał wyszło taniej. Wpłaci jedną ratę, kolejnych nie zapłaci i kupi następny roczny bilet.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: powstaje pytanie, jak zmusić nabywcę biletu do zapłacenia kolejnych rat.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: pierwsze rozwiązanie jest takie, że zapisujemy, iż możliwość sprzedaży takiego biletu jednej osobie w trybie takiej płatności jest tylko jedna w ciągu roku, co powoduje, że nie można tych biletów kupić ileś razy. Ponadto kupując bilet

posługujemy się swoimi danymi osobowymi, więc ściągalność jest możliwa. Po za tym jak kupujemy migawkę to ona jest zakodowana. Ten bilet byłby sprzedawany w trybie rocznym z ważnością co trzy miesięczną odnawianą przez wpłatę. Czyli jak po 30 dniach nie zapłaci, to tak jakby jechał na gapę.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: Pan dyrektor się nad tym zastanowi.

Radny p. Sebastian Bulak: mam pytanie dotyczące biletu WBA. Pan dyrektor dzisiaj wspomniał, że prowadzi rozmowy z przewoźnikami i rozumiem, że za 90 zł po pewnym czasie będzie też obowiązywał bilet WBA?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: bardzo chciałbym, żeby tak się stało, ale na dzień dzisiejszy mamy bilety miesięczne. Prowadzę rozmowy z Urzędem Marszałkowskim, który jest organizatorem przewozów dla przewoźników kolejowych. Jak to się skończy, nie jestem teraz w stanie odpowiedzieć.

Radny p. Sebastian Bulak: w tym momencie mamy taką sytuację, że WBA kosztuje 82 zł. Ile będzie kosztował WBA, jak wejdzie nowy plan taryfowy?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: założenie jest takie, że zrównujemy ceny biletów. Przewoźnik kolejowy dopasowuje ceny do naszej taryfy, mamy bilet o takiej samej cenie, znika tzw. strefa 0, wszystkie bilety w strefie 0 są na podstawie migawki MPK i na tej podstawie jeździmy. Dodatkowo chcemy, żeby ŁKA i Przewozy regionalne honorowały wszystkie bilety, jakie są w cenniku.

Radny p. Sebastian Bulak: chodzi mi o to, że nie wyobrażam sobie, że w momencie, jak wejdzie w życie nowy plan taryfowy konsumenci nie mogli korzystać z biletu WBA.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: nie ma takiej opcji.

Radny p. Sebastian Bulak: czyli zapewnia Pan, że w momencie, w którym wchodzi w życie nowy plan taryfowy, mieszkańcy...

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: tych, którzy mają wykupione bilety, dalej to obowiązuje, aż do czasu wyczerpania. Jeśli wejdzie w życie jakkolwiek nowy bilet to ten bilet będzie to zachowywał.

Radny p. Sebastian Bulak: rozumiem, że w momencie, w którym wchodzi nowy plan taryfowy, przeciętny Kowalski kupuje bilet za 90 zł i na pewno będzie mógł z tym biletem przemieszczać się koleją po aglomeracji łódzkiej.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: tego, na ten moment nie jestem w stanie Panu obiecać. Trwają rozmowy w tej sprawie.

Radny p. Sebastian Bulak: rozumiem, że w pewnym czasie może obowiązywać okres przejściowy, w którym WBA nie będzie działać.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: nie wiem, jaki będzie wynik negocjacji.

Radny p. Sebastian Bulak: poproszę o przekazanie po Komisji kserokopii symulacji, które Pan przygotował. Ponadto rozumiem, że wszelkie zmiany w tej uchwale wymagają każdorazowo opinii związków zawodowych, czy też nie?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: jeśli ja wprowadzam zmiany w uchwale to muszę zasięgnąć opinii związków zawodowych. Nie wiem, jak to jest w przypadku, kiedy Rada Miejska zgłasza jakieś poprawki.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka: jeśli jest to tylko zmiana np. ceny biletów, to nie jest potrzebna opinia związków zawodowych.

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: nie jestem pewny, lepiej, żeby w tej kwestii wypowiedział się radca prawny.

Radny p. Sebastian Bulak: na jakich zasadach obowiązuje bilet jednodniowy? Czy on obowiązuje do godziny 24:00, nie zależnie od tego, o której go zakupimy?

P.o. dyrektora ZDiT p. Grzegorz Misiorny: tak.

Radny p. Sebastian Bulak: w związku z tym składam wniosek formalny o wykreślenie tego biletu i zastąpienie go biletem 24-godzinnym. Bilet ten obowiązywałby od momentu skasowania przez 24 godziny.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Włodzimierz Tomaszewski: po pierwsze cieszę się z nowej interpretacji przepisów. Mam nadzieję, że będzie to honorowane również na sesji. Natomiast tutaj proponuję, żebyśmy przegłosowali zarówno poprawkę zgłoszoną przez Pana radnego Bulaka dotyczącą wprowadzenia biletu 24 – godzinnego jak i moją poprawkę dotyczącą wprowadzenia biletu 10 – minutowego. Proponuję, aby bilet normalny kosztował 1,4 zł a ulgowy 0,70 zł.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: mam kontrwniosek w tej sprawie. Proponuję, żeby stawka za ten bilet wynosiła odpowiednio, za bilet normalny - 2 zł i za bilet ulgowy – 1 zł. Motywuję to siatką cenową, która została ułożona, czyli różnicą cenową na każdym bilecie. Ponadto mam też głębokie przekonanie, że bilet w cenie poniżej tej różnicy pomiędzy poszczególnymi taryfami będzie fikcją.

Radny p. Sebastian Bulak: chciałbym złożyć dwie następne poprawki. Pierwsza dotyczy wprowadzenia Biletu 65+ w cenie 50 zł rocznie. Druga dotyczy tego, żeby obecne ceny bilety pozostały bez zmian.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poddał pod głosowanie **poprawkę** polegającą na wprowadzeniu w Załączniku Nr 2 do uchwały biletu 24 – godzinnego ważnego przez 24 godziny od momentu skasowania.

W głosowaniu: przy 4 głosach za, 2 głosach przeciw i 1 głosie wstrzymującym się wniosek uzyskał większość.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poddał pod głosowanie **poprawkę** dotyczącą wprowadzenia w Załączniku Nr 2 do uchwały biletu jednorazowego, czasowego do 10 – minut w cenie 2,00 zł za bilet normalny i 1,00 zł za bilet ulgowy.

W głosowaniu: przy 3 głosach za, wniosek nie uzyskał większości.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poddał pod głosowanie **poprawkę** dotyczącą wprowadzenia w Załączniku Nr 2 do uchwały biletu jednorazowego, czasowego do 10 – minut w cenie 1,40 zł za bilet normalny i 0,70 zł za bilet ulgowy.

W głosowaniu: przy 4 głosach za, wniosek uzyskał większość.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: chciałem zgłosić jeszcze jedną poprawkę, żeby bilet dla osób w wieku 65-69 kosztował 49,99 zł rocznie.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poddał pod głosowanie **poprawkę** dotyczącą wprowadzenia w Załączniku Nr 2 do uchwały Biletu 65+ w cenie 50 zł rocznie.

W głosowaniu: przy 4 głosach za, wniosek uzyskał większość.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poddał pod głosowanie **poprawkę** dotyczącą wprowadzenia w Załączniku Nr 2 do uchwały Biletu 65+ w cenie 49,99 zł rocznie.

W głosowaniu: przy 2 głosach za, wniosek nie uzyskał większości.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poddał pod głosowanie **poprawkę** polegającą na pozostawieniu cen biletów w pozostałych kategoriach na dotychczasowym poziomie.

W głosowaniu: przy 4 głosach za, 2 głosach przeciw i 1 głosem wstrzymującym się wniosek uzyskał większość.

Radny p. Bartosz Domaszewicz: chciałem złożyć propozycję, żebyśmy kierunkowo wskazali opracowanie systemu płatności abonamentowej przy bilecie rocznym. Przed chwilą to konsultowałem i jest jeszcze bardzo wiele mechanizmów, nie chciałbym rozstrzygać konkretnego. Mamy taki mechanizm jak np. deklarację obciążenia rachunku bankowego.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poddał pod głosowanie **wniosek** polegający na opracowaniu systemu płatności abonamentowej w bilecie 12 - miesięcznym imiennym na wszystkie linie, zakładającym płatność ratami, a w razie braku tej płatności o obciążenie rachunku osoby kupującej bilet.

W głosowaniu: przy 6 głosach za, 1 głosem przeciw i braku głosów wstrzymujących się wniosek uzyskał większość.

W związku z brakiem innych pytań oraz głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka przeszedł do głosowania.

Komisja w głosowaniu: 7 głosami za, brakiem głosów przeciw i wstrzymujących się **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały opisany w **druku nr 328/2016 wraz z przyjętymi poprawkami.**

Ad. 11. Sprawy różne i wniesione wnioski.

Przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka poinformował o wpłynięciu do Komisji pisma z Biura ds. Partycypacji Społecznej w sprawie powołania zespołu ds. opracowania projektu uchwały określającej nowe zasady przyznawania diet członkom organów jednostek pomocniczych Miasta. Biuro zwraca się z prośbą o oddelegowanie członka Komisji Finansów do prac w w/w zespole.

Do prac w zespole zgłosił się radny p. Sebastian Bulak.

Ponadto **przewodniczący Komisji** poinformował o wpłynięciu od RIO pisma w sprawie opinii dotyczącej możliwości sfinansowania deficytu budżetowego oraz prawidłowości planowanej kwoty długu oraz skróconego zestawienia przedstawiającego wstępne wykonanie dochodów i wydatków budżetu Miasta Łodzi za 12 m-cy 2016 roku.

Innych spraw różnych i wolnych wniosków nie zgłoszono.

Z uwagi na wyczerpanie porządku obrad **przewodniczący Komisji p. Władysław Skwarka** zamknął posiedzenie Komisji.

Protokół sporządziła:

Aneta Michalak

Sekretarz Komisji