DRM.0012.3.1.2019

Protokół Nr 4/19 (KBFiP)
Protokół Nr 3/19 (KABPiIMK)
Protokół Nr 4/19 (KPGISM)

ze wspólnego posiedzenia Komisji Budżetu, Finansów i Planowania, Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego oraz Komisji Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych w dniu 18 stycznia 2019 roku, odbytego w Urzędzie Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Pasaż K. Rudowskiego 10, w godz. 13:00-15:30.

Radni Komisji Budżetu, Finansów i Planowania obecni na posiedzeniu:

1. Krystyna Czechowska – Przewodnicząca Komisji
2. Rafał Czajka
3. Urszula Czubała
4. Sławomir Dajcz
5. Piotr Gajda
6. Łukasz Janik
7. Halina Madej
8. Sergiusz Stachaczyk
9. Mariusz Staszek
10. Monika Tera

Radni Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia obecni na posiedzeniu:

1. Monika Tera – Przewodnicząca Komisji
2. Bogumił Pęcina – Wiceprzewodniczący Komisji
3. Dariusz Cecotka
4. Rafał Czajka
5. Konrad Czyżyński
6. Jan Dziemdziora
7. Ludomir Pencina
8. Andrzej Piekarski
9. Sergiusz Stachaczyk

Radni Komisji Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych obecni na posiedzeniu:

1. Jadwiga Wójcik – Przewodnicząca Komisji
2. Krystyna Czechowska
3. Jan Dziemdziora
4. Piotr Gajda
5. Lech Kaźmierczak
6. Wiesława Olejnik
7. Andrzej Piekarski
8. Sergiusz Stachaczyk
9. Mariusz Staszek

10. Sylwia Więcławska

W posiedzeniu uczestniczyli także:

1. Andrzej Kacperek – Wiceprezydent Miasta
2. Adam Karzewnik – Wiceprezydent Miasta
3. Wiesława Łuczak – Skarbnik Miasta
4. Bogdan Munik – Sekretarz Miasta
5. Agata Wypych – Kierownik ZDiUM,
6. Dariusz Cłapa – Ref. Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska
7. Marcin Gromadzki – Firma *Marcin Gromadzki Public Transport Consulting* z Gdyni

Radni uczcili minutą ciszy tragicznie zmarłego Prezydenta Gdańska ś.p. Pawła Adamowicza.

Ustalono, że obrady wspólnego posiedzenia będzie prowadziła **pani Monika Tera** - Przewodnicząca Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego.

Następnie stwierdzono quorum posiedzenia:
Pani Monika Tera Przewodnicząca Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego, po sprawdzeniu listy obecności, stwierdziła, że w chwili rozpoczęcia posiedzenia na sali jest **obecnych 9 członków Komisji**, co stanowi quorum i obrady są prawomocne.
Pani Krystyna Czechowska Przewodnicząca Komisji Budżetu, Finansów i Planowania, po sprawdzeniu listy obecności stwierdziła, że na sali jest **obecnych 9 członków** Komisji, co stanowi quorum i obrady są prawomocne,
Pani Jadwiga Wójcik Przewodnicząca Komisji Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych, po sprawdzeniu listy obecności stwierdziła, że na sali jest **obecnych 10 członków** Komisji, co stanowi quorum i obrady są prawomocne.

Przewodnicząca wspólnego posiedzenia trzech komisji stwierdziła, że porządek obrad członkowie tych komisji otrzymali drogą elektroniczną.
Porządek obrad:

1) Prezentacja wyników badań marketingowych piotrkowskiej komunikacji miejskiej z 2018 roku – Ocena eksploatacyjna sieci komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – na podstawie badań marketingowych z wiosny 2018 r. (materiał w wersji elektronicznej);
2) Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług piotrkowskiej komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych (materiał w wersji elektronicznej);
3) Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028 (zał. w wersji elektronicznej);
4) Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa

Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim;

5) Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków;
6) Sprawy różne.

Punkt 1

Prezentacja wyników badań marketingowych piotrkowskiej komunikacji miejskiej z 2018 roku – Ocena eksploatacyjna sieci komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim – na podstawie badań marketingowych z wiosny 2018 r. (materiał w wersji elektronicznej).

Pan Marcin Gromadzki, przedstawiciel firmy *Marcin Gromadzki Public Transport Consulting* z Gdyni: Szanowni Państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie do Piotrkowa Trybunalskiego. Skupiłem się na ocenie eksploatacyjnej sieci miejskiej na podstawie badań marketingowych. Analiza kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej jest dokumentem specjalistycznym. Dużo danych w nim zwartych wynika z pierwszego dokumentu, z kolei zmiany w planie transportowym to tak naprawdę implementacja postanowień analizy kosztów i korzyści.

Badania marketingowe były prowadzone w maju 2018 r., wówczas w ramach piotrkowskiej komunikacji miejskiej funkcjonowało 17 dziennych linii autobusowych, w tym było 11 linii obsługiwanych przez operatora komunalnego Miejski Zakład Komunikacyjny Spółka z o.o. na zlecenie Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta w Piotrkowie Trybunalskim (linie oznaczone numerami 0-10) oraz 6 linii realizowanych przez przewoźników prywatnych na podstawie posiadanych zezwoleń, które na potrzeby analizy oznaczyliśmy literą „P''

Komunikacja miejska w Piotrkowie Trybunalskim skupia się na obsłudze miasta, jedynie dwie linie w bardzo wąskim zakresie obejmują obszar ościenny. To ma pewne znaczenie w kontekście proponowanych zmian taryfowych. Komunikacja miejska funkcjonuje całotygodniowo, 10 linii komunalnych ma taki charakter, tylko linia nr 3 funkcjonuje od pn-pt, natomiast proszę zwrócić uwagę, wszystkie linie prywatne funkcjonowały od pn-pt. Wśród linii o niewielkiej liczbie kursów dzisiaj dominują połączenia przewoźników prywatnych, wspomniana linia 3 z kursami od pn -pt, łącznie w całej sieci komunikacyjnej 680 kursów w dni powszednie nauki szkolonej, 302 w soboty, 264 w niedziele, z czego na połączenia MZK przypada w dniu powszednim 86,5 % wszystkich kursów, jeśli chodzi o sobotę i niedzielę jest to 100 %, a więc ta funkcja socjalna, kiedy pasażerów jest mniej, zapewnienia obsługi komunikacyjnej to tylko spółka miejska. W sobotę 45 % kursów z dnia powszedniego, a w niedzielę 39 %. Liczba pojazdów w ruchu i struktura wykorzystania taboru: maksymalnie 28 pojazdów od godz. 8:00 w dniu powszednim do 15:30 MZK, liczba pojazdów7) przewoźników prywatnych maksymalna w różnych godzinach pomiędzy 8:00, a 15:30 łącznie

34 pojazdy, sobota i niedziela odpowiednio 12, 13. Tradycyjne szczyty przewozowe odpowiadały godz. 5:00, 8:00, 14:00, 17:00. W Piotrkowie szczyt podaży to 7:15 – 16:15. Od 8:00 ta liczba pojazdów większa na trasie wynika z faktu, że pogarszają się warunki ruchu w Piotrkowie Trybunalskim i wydłużają się postoje, a więc nie ma tradycyjnych szczytów. Charakterystyczna cecha oferty przewozowej piotrkowskiej komunikacji miejskiej od ponad 8 lat to częstotliwość modułowa, czyli poszczególnie linie komunalne z identyczną częstotliwością i w miarę skoordynowane ze sobą ich rozkłady jazdy. Wartość tej częstotliwości modułowej w godzinach od 6:30 do 16:00 wynosi 20 minut na liniach podstawowych. Jest to wartość średnio wysoka jak na miasto wielkości Piotrkowa Trybunalskiego, w skali kraju dominuje częstotliwość 15 minutowa lub 30 minutowa, jak np. w Tomaszowie Mazowieckim, ale przy większej liczbie koordynowanych i funkcjonujących linii. Praca eksploatacyjna – łącznie na linie MZK w dniu powszednim przypadło blisko 90 % liczby wozokilometrów, łącznie wykonywanych 6732 km, w sobotę 44% z dnia powszedniego, w niedzielę 38%, w skali roku przekłada się to na 1.750.000,00 wozokilometrów. Badania marketingowe realizowane w piotrkowskiej komunikacji miejskiej nie są pierwsze. Poprzednio takie badania realizowane były 4 lata wcześniej i od tego czasu nastąpił spadek podaży usług, czyli liczby oferowanych wozokilometrów o 10 %, przy czym w segmencie linii MZK ta liczba wozokilometrów wzrosła o 7%, natomiast w grupie linii przewoźników prywatnych spadła o 60%. Prawdopodobnie w najbliższym czasie w perspektywie roku - dwóch lat spotkamy się z całkowitym wyjściem przewoźników prywatnych z obsługi komunikacyjnej miasta, gdyż ta linia trendu spadkowego jest bardzo wyraźnie zarysowana, może tego nie widać wprost, że przez te 4 lata dość mocno wzrosła oferta MZK, ona miała stanowić przeciwwagę dla wycofujących się przewoźników prywatnych, aczkolwiek ta oferta przewozowa nie wzrosła na trasach przewoźników prywatnych, ale głównie na peryferiach w wyniku rozbudowy miasta i jego układu drogowego. Średni przebieg pojazdu zaangażowanego do linii w piotrkowskiej komunikacji miejskiej 4.885 km dla linii MZK 5.400 km. To jest parametr bardzo podobny do charakteryzującego inne miasta w Polsce, natomiast dla przewoźnika prywatnego niespełna 1100 km to jest bardzo mało. Państwo zleciliście zakres badań dotyczący wielości popytu, czyli w każdym kursie w dniu powszednim nauki szkolnej w sobotę oraz niedzielę handlową i niehandlową liczyliśmy pasażerów wsiadających, wysiadających, pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego kursu i odnotowywaliśmy czas. Z badań wyszło, że liczba pasażerów ogółem w skali dnia powszedniego 18.660 osób, czyli niestety 8,5 % mniej niż 4 lata wcześniej. Z łącznej liczby pasażerów w dniu powszednim 95 % przypadło na linie MZK. Tu nastąpił symboliczny wzrost przewozów o 163 osoby (niespełna 1%), natomiast 872 osoby jedynie, czyli 4,7 % na linie przewoźników prywatnych i tu nastąpił gigantyczny spadek w stosunku do 2014 roku, bo aż 66 %. Te wyliczenia pokazują, że około 2/3 pasażerów transportu publicznego, którzy jeszcze 4 lata temu korzystali z usług piotrkowskiej komunikacji miejskiej przewoźników prywatnych nie przeniosło się do komunikacji organizowanej przez miasto, ale wybrało inne formy przemieszczania się po mieście. Nastąpiło zmniejszenie płynności ruchu drogowego, widać to po wydłużającym się czasie przejazdu autobusów. Ten przejazd zaczyna nie być konkurencyjny w stosunku do innych form przemieszczania się, to wynika po części ze struktury układu drogowego miasta przedzielonego linią kolejową, ale także z różnego rodzaju inwestycji, które powodują wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Demografia – spada liczba mieszkańców miasta, osób uczących się i studiujących, a te w dużej mierze stanowią

grupę klientów komunikacji miejskiej. Degradacja techniczna i estetyczna taboru, a więc brak inwestycji w pojazdy nowe powoduje, że część mieszkańców wybiera wygodniejsze, klimatyzowane latem samochody osobowe i znacznie ogranicza podaż usług przez przewoźników prywatnych i brak odpowiedniej reakcji organizatora i operatora komunalnego, w celu wypełnienia luki po likwidowanych kursach, bo jeżeli kursów prywatnych ubyło o 60 %, a nie przyrosła proporcjonalnie oferta komunalna to pojawiły się większe przerwy w godzinach odjazdu. Był też wzrost pasażerów na linii 2, 6, 7. Największy wzrost w ujęciu bezwzględnym jak i względnym dotyczył linii nr 2, na której przewieziono, aż 18 % pasażerów więcej niż w 2014 roku przy jedynie o połowę większym wzroście liczby wozokilometrów. Literatura ekonomiki transportu, która powstała w połowie lat 90-tych mówi, że w miastach większych średnio na kilometr w autobusach powinno być 6,0 pasażera, a w miastach mniejszych 5.0. Jeżeli przyjmiemy, że ta literatura jest już trochę nieaktualna, bo nastąpił wzrost upowszechnienia się wykorzystania samochodu osobowego i obniżmy te wskaźniki do odpowiednio 5,4 zero pasażerów na kilometr to średnie wykorzystanie w Piotrkowie równe 2,8 pokazuje, że komunikacja miejska nie jest szczególnie oblegana, przy czym niepokojące wartości w komunikacji prywatnej, ponieważ mamy mniej, niż jednego pasażera na kilometr, co oznacza że popyt jest tak niski, że można się w każdym momencie spodziewać zaprzestania przewozów przez przewoźników prywatnych. Już po badaniach marketingowych jeden z przewoźników prywatnych zaprzestał obsługi swojej linii. W sobotę 45 % wielkości popytu w dniu powszednim, czyli dobrze dopasowana jest proporcja oferta przewozowej, która stanowi 44 % dnia powszedniego, ale niestety bardzo duży spadek, 704 pasażerów ubyło. Najlepiej obsługiwane były pojazdy linii 0 przewożąc znacznie więcej, niż średnio w dniu powszednim 4,2 pasażera na kilometr. W 2018 roku po raz pierwszy od wielu prowadzonych w Piotrkowie Trybunalskim badań mieliśmy spadek pasażerów korzystających z segmentu komunalnego. Do tej pory było tak, że wycofywali się stopniowo z rynku przewoźnicy prywatni i duża część pasażerów przewoźników prywatnych przechodziła do operatora komunalnego. Tym razem mamy po raz pierwszy informację o tym, że nastąpił spadek w skali miesiąca, wprawdzie to jest tylko 0,9 %, ale niepokojąca tendencja. Przeciętnie średnio miesięcznie wykorzystanie pojazdów, które jest niższe od charakteryzującego dzień powszedni 2,7 pasażera na kilometr, to bardzo mało. W kilku miastach podobnej wielkości, gdzie prowadziliśmy analogiczne badania, mieliśmy wartości 3-krotnie wyższe. Dokładne przejrzenie badań pokazuje, że decyzje podjęte w ostatnich latach o rozszerzeniu obsługi komunalnej na peryferiach miasta, celem zapewnienia zgłaszanych postulatów, przy jednoczesnym rozrzedzeniu obsługi głównych ciągów tradycyjnych na osiedlach o dużej zabudowie wielorodzinnej, spowodował, że popyt spadł dynamicznie, dlatego że na tych trasach o zabudowie jednorodzinnej, peryferyjnej pozyskaliśmy niewielu pasażerów, a wskutek skierowania tam oferty przewozowej kosztem największych blokowisk utraciliśmy więcej pasażerów. Mamy dwa konkurencyjne ze sobą podsystemy: komunalny i prywatny. Pasażer nie kupuje biletu okresowego, bo wychodzi z założenia, ze może mu się trafić jechać minibusem prywatnym, więc ten bilet jest nieprzydatny i nie mamy takiej struktury, która jest porządana z punktu widzenia kształtowania wyników finansowych, czyli połowa pasażerów na podstawie biletów miesięcznych, połowa na podstawie biletów jednorazowych, tylko udział biletów okresowych jest bardzo niewielki i ograniczona wielkość usług świadczonych w komunikacji komunalnej w kontekście spadającej podaży usług przewoźników prywatnych. Jeśli popatrzymy na 2014 rok

i porównamy, to największy procent i zmniejszenie liczby pasażerów przypadły na szczyt popołudniowy i szczyt poranny oraz porę popołudniową, przedszczytową. W dalszym ciągu osoby pracujące w większym stopniu decydują się na wybór samochodów osobowych w codziennych dojazdach i to ma największy wpływ na stan klientów transportu publicznego. U przewoźników prywatnych w każdej porze godzinowej nastąpił spadek pasażerów. Bardzo dokładana analiza wyników wszystkich linii pokazuje, że nic się nie zmieniło od 2014 roku. Szczyt przewozów rozpoczyna się w Piotrkowie Trybunalskim o 6:30 i kończy się około godz. 16:30, czyli głównym odbiorcą komunikacji miejskiej są osoby podróżujące w celach tzw. fakultatywnych, czyli nie w dojazdach do miejsc pracy, tylko poruszające się po mieście w różnych innych sprawach, np. do urzędów, lekarzy, itd. Pochyliliśmy się nad optymalną pojemnością pojazdu przeznaczonego do obsługi w piotrkowskiej komunikacji miejskiej. W świetle wykorzystania dzisiejszej linii optymalny jest pojazd 12 metrów zabierający do 100 pasażerów. Pojazd 10,9 metra wymagałby istotnego zwiększenia intensywności obsługi na co miasta i MZK w tej chwili nie stać, więc zwracam uwagę, że kierunkiem zakupów taborowych powinien być autobus standardowy. W różnych, opracowanych do tej pory dokumentach strategicznych, w tym w planie transportowym i w raportach z badań marketingowych z ubiegłych lat było szereg sugestii zmian w ofercie przewozowej piotrkowskiej komunikacji miejskiej. Pierwsze badania w roku 2004 - wówczas problemem była dominacja przewoźników prywatnych, bo dzisiejsze problemy piotrkowskiej komunikacji miejskiej zaczęły się w latach 90-tych, kiedy Piotrków stał się jednym z nielicznych miast w Polsce, gdzie zachęcano mieszkańców do aktywności gospodarczej w postaci przewozów pasażerskich na liniach miejskich i podmiejskich. Wówczas jeździli samochodami osobowymi marki żuk, nysa. Te pojazdy po zmianie prawa, które umożliwiały świadczenie usług innymi pojazdami niż autobusy większe. Spółka ledwo się trzymała, przewoziła prawie wyłącznie pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych i stąd pomysł, aby tak zakontraktować tę spółkę miejską, by nie płacić jej za wykonywaną usługę wprost, ale refundować przewóz pasażerów, którzy są uprawnieni do przejazdów ulowych i bezpłatnych. W 2004 roku uznano, że wskutek dezintegracji taryfowej sumaryczna liczba pasażerów jest mniejsza niż w miastach, których system jest spójny i proponowano, aby tak naprawdę to organizator, wówczas Zarząd Dróg i Komunikacji stał się podmiotem, który rozdaje karty i zatrudnił także przewoźników prywatnych, aby obowiązywał jeden system taryfowy, jeden bilet. W 2004 roku w takich sytuacjach jak Piotrków Trybunalski było wiele miast w Polsce, m.in. Lublin, w których jeździło 110 autobusów prywatnych z ceną 2 zł biletu wrzucanego do wiaderka przy kierowcy, albo u konduktora i dopiero potem nabijanego na dokumentację fiskalną. Inne miasta poszły tą drogą, zdecydowały się zwiększyć znaczenie organizatora, przenieść na szczebel organizatora emisję biletu i konstrukcję rozkładów jazdy. W Piotrkowie zabrakło pewnej odwagi, aby zawalczyć z przewodnikami prywatnymi licząc na to, że sytuacja rynkowa spowoduje ich samoistne wycofanie się z rynku.

W 2008 roku przeprowadzono kolejne badania marketingowe, okazało się, że liczba pasażerów komunikacji miejskiej przez 4 lata spadła o 20 %. To bardzo dużo, dlatego ponownie zaproponowano wówczas, aby organizator zakontraktował przewoźników prywatnych, ale już w zaleceniach pojawiły się pomysły wymogów jakościowych, czyli żeby to były pojazdy niskopodłogowe spełniające określone kryteria emisji spalin i aby komunikacja miejska

stanowiła pewien spójny system. W 2009 roku pan prezes MZK zlecił, aby na podstawie wyników badań marketingowych, zmodyfikować układ tras linii i rozkłady jazdy. To były duże zmiany, celem ich wprowadzenia miała być częstotliwość modułowa i w warunkach braku możliwości drastycznego zwiększenia liczby wozokilometrów takie rozłożenie kursów pomiędzy różnymi liniami, aby ta częstotliwość przynajmniej wydawała się dla mieszkańców miasta wyższa. Po raz pierwszy w piotrkowskiej komunikacji miejskiej została wprowadzona wspólna częstotliwość modułowa i pomimo, iż udało się, bo przychody znacząco wzrosły, mieliśmy tylko efekt operacyjny, czyli na jakiś czas mieliśmy spokój, to polityka nie zastępowania likwidowanych połączeń przewoźników prywatnych ofertą operatora komunalnego i jednoczesny brak inwestycji w tabor, spowodowały utrzymanie trendu znaczącego spadku liczby pasażerów. Ten brak inwestycji taborowych wynikał ze specyficznej sytuacji Piotrkowa Trybunalskiego, braku dostępu do środków unijnych. Piotrków Trybunalski nie jest objęty strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, różne dostępne programy pomocowe, krajowe i europejskie jakoś Piotrków omijały, z różnych powodów. W tej chwili mamy możliwość nabywania, w skali kraju, autobusów elektrycznych w działaniu 6.1 niskoemisyjny transport publiczny, w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, jest tam lista 122 miast zdegradowanych lub zagrożonych degradacją plus miasta objęte ZIT, też Piotrkowa Trybunalskiego na tej liście nie ma, a więc ta luka jakościowa, która powstała pomiędzy Piotrkowem, a innymi miastami obiektywnie niestety była spowodowana tym, że miasto czekało na możliwość otwarcia się jakiś funduszy, z których można byłoby kompleksowo wymienić tabor. Jeżeli takie możliwości były zapowiadane, np. przez program E-bus, Piotrków Trybunalski bardzo intensywnie brał udział w warsztatach, spotkaniach, próbował podejmować jakieś starania, natomiast nie przekuło się to jeszcze na możliwości faktycznego aplikowania. Kolejne badania marketingowe miały miejsce w 2014 roku i nastąpił spadek popytu o 18,8 %, ale wskutek wdrożenia modułowych rozkładów jazdy w komunikacji komunalnej, czyli w pojazdach MZK nastąpił średniomiesięczny wzrost liczby pasażerów o 13 % i znacznie wyższy, bo sięgający 30 % wzrost przychodu, a więc efekt operacyjny nastąpił. **Złożono wówczas propozycję podwyższenia wartości częstotliwości modułowej wzrostu liczby wozokilometrów**, no nie udało się, ale też proponowaliśmy zmianę taryfy opłat, m.in. likwidację biletów okresowych trasowanych, czyli na jedną linię ze względu na to, że one oddziaływały w kierunku ograniczania popytu. Spełniły się prognozy, nastąpił dalszy spadek popytu w 2018 roku. Badaliśmy jak koncentruje się popyt, mamy 228 słupków przystankowych w Piotrkowie. Okazuje się, że centrum miasta przy dworcu autobusowym i kolejowym i przy sądzie przystanki obsługują 17 % wszystkich pasażerów. Kolejne miejsca, przystanki Słowackiego-Kostromska, 6 % pasażerów, Wyzwolenia-Leonarda 5,3 % i Wyzwolenia-Sulejowska 4,8 %. Łącząc te przystanki o największej liczbie pasażerów w trasę, która generuje 33% ruchu pasażerów w piotrkowskiej komunikacji miejskiej. Zaproponowaliśmy aby ograniczyć łączną ofertę przewozową, czyli na skutek wyjścia tych przewoźników prywatnych, to ograniczenie polega na tym, że spadną kilometry przez nich realizowane, ale w połowie zrekompensować to przyrostem wielkości pracy eksploatacyjnej liczby wozokilometrów MZK. Przyjęliśmy, że gdybyśmy zwiększyli podaż usług o ok. 5% to mielibyśmy całkiem dobrą sieć komunikacyjną, 5 % w stosunku do niewdrożonej propozycji z 2014 roku, 30 pojazdów w ruchu łącznie 2 mln wozokilometrów. Zakładaliśmy, że wzrost liczby wozokilometrów także korzystanie wpłynie na koszt jednostkowy dlatego, że koszty stałe spółki, które są bardzo

wysokie, wynikające z posiadania bardzo dużej zdekapitalizowanej zajezdni, rozłożą się na większą liczbę wozokilometrów co oznaczałoby, że mamy te 30 pojazdów w ruchu. Niestety przyrosła nam kongestia drogowa (nagromadzenie się pojazdów powodujące tzw. „korki"), nie ma jeszcze drogi ekspresowej S12, która wyprowadziłaby trwale daleko poza Piotrków Trybunalski ruch tranzytowy, a więc na dziś uwzględniając korki musielibyśmy mieć w ruchu nie 30, a 32-33 autobusy. Zaproponowaliśmy (to już historia) zmniejszenie wartości częstotliwości modułowej z 20 do 30 minut, ale wzrost liczby linii, które miałyby tą częstotliwość 30-minutową, a więc na wszystkich obsługiwanych ciągach nastąpiłby wzrost liczby kursów, bo udałoby nam się wykreować 3 linie o częstotliwości 2-krotnie wyższej od tej podstawowej, czyli ta 2,6,7, gdzie w badaniach wykazały wzrost liczby pasażerów, miałyby kursy nie tak jak dzisiaj co 20 minut, ale co 15 minut. Ta propozycja zakładała likwidację linii 5 dlatego, że jej funkcję przejęły inne linie, a 5 jest linią, na której najbardziej spadła liczba pasażerów. Skupię się na skutkach co by było, gdybyśmy tą koncepcję wdrożyli: mielibyśmy dzisiaj 32 pojazdy w ruchu, czyli zgodnie z tymi wstępnymi założeniami i gdybyśmy się zdecydowali na pojazdy elektryczne, to sieć komunikacyjna tak zaprojektowana, już by uwzględniała ewentualne 30 % pojazdów elektrycznych, czyli stan wymagany w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych dla 2028 roku, przy założeniu dodania tylko jednego pojazdu, aby można były te pojazdy doładowywać na pętlach. Zaproponowaliśmy także pewne zmiany towarzyszące: po pierwsze – doszliśmy do wniosku, że jeśli wraz ze zmianami tras nie zostanie zmodyfikowana taryfa opłat za usługi przewozowe to nie uda nam się przekonać pasażerów do tego, aby intensywniej korzystali z komunikacji miejskiej. Potrzebne są też pewne zmiany taborowe i jakościowe. Powtórzyliśmy postulat, żeby ZDiUM stał się emitentem biletów i twórcą rozkładów jazdy, a spółka, podobnie jak w większości polskich miast, stała się wyłącznie operatorem pilnującym, aby w określonych uwarunkowaniach kosztowych zmieścić się i jak najefektywniej działać. Dzisiaj to spółka ponosi ryzyko wahań sprzedaży biletów. Dla spółki, która nie ma jakiegoś dodatkowego bufora w postaci dużego budżetu takie wahania powodują zagrożenie płynności finansowej, dla budżetu miasta jest to łatwiej. Jest jeszcze jeden taki aspekt, który wyszedł na spotkaniu poprzednim, dzisiejszy model de facto uniemożliwia aplikowanie przez miasto i przez spółkę o dofinansowanie zakupów taborowych, ponieważ po zawarciu tej umowy zmieniło się prawo. U*stawa o publicznym transporcie zbiorowym*, definiuje jak powinna wyglądać umowa, jej obowiązkowe elementy i to dzisiejsze Państwa rozwiązanie, aczkolwiek korzystne dla budżetu, uniemożliwia właściwą trwałość instytucjonalną projektu, ponieważ zawarta umowa wyklucza dofinansowanie. Poczyniliśmy pewne ustalenia, miasto będzie starać się, aby ten model właściwy wprowadzić docelowo.

Punkt 2

Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług piotrkowskiej komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych (materiał w wersji elektronicznej).

Pan Marcin Gromadzki, przedstawiciel firmy *Marcin Gromadzki Public Transport Consulting* z Gdyni przedstawił prezentację i omówił analizę kosztów i korzyści: Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych powstała bardzo szybko, w zasadzie od pomysłu ustawy do jej przyjęcia przez parlament minęło 2,5 miesiąca. Ta ustawa ma być bodźcem do wzrostu elektromobilności, czyli wykorzystania pojazdów elektrycznych. W ustawie założono, że samorządy, które przekraczają 50 tys. mieszkańców będą musiały zapewnić określony udział pojazdów zeroemisyjnych w obsługującej je flocie pojazdów komunikacji miejskiej. Pojazd zeroemisyjny to jest autobus nieemitujący gazów cieplarnianych oraz trolejbus, czyli autobus elektryczny, autobus wodorowy, trolejbus – nie ma na rynku polskim. Autobus hybrydowy, np. taki jak eksploatowany w Tomaszowie Mazowieckim, albo hybrydowy nowej generacji, czyli taki gdzie można zapewnić 8 km przejazdu na bateriach i tylko na peryferyjnym odcinku wykorzystywać napęd diesel, nie spełnia wymogów ustawy, nie jest autobusem zeroemisyjnym. Ustawodawca założył, że ma to być 5 % pojazdów od 2021 roku, 10 % w 2023 roku, 20 % w 2025 roku i 30 % w 2028 roku. Na etapie konsultacji ustawy Związek Miast Polskich i inne organizacje samorządów zaprotestowały, że będzie to zbyt duże obciążenie budżetowe i pojawił się wentyl bezpieczeństwa, otóż jednostka samorządu terytorialnego może uniknąć obowiązku uzyskania określonego udziału taboru zeroemisyjnego we flocie pojazdów lub zlecania usług, jeżeli nie ma własnej floty tylko kontraktuje u operatorów prywatnych, jeżeli sporządzana przez nią co 3 lata analiza kosztów i korzyści wykaże brak korzyści użytkowania autobusów zeroemisyjnych. Ustawodawca się nie spodziewał myślę, że okaże się to wentylem dla wszystkich miast, bo każde z 86 miast, które były zobowiązane do sporządzenia analizy i już tą analizę wykonało nie osiągnęło przymusu stosowania pojazdów zeroemisyjnych. W piotrkowskiej komunikacji miejskiej wyszło tak samo. To nie znaczy, że miasto nie ma możliwości inwestowania w autobusy elektryczne zeroemisyjne. Jestem prywatnie zwolennikiem tej technologii i Państwa do tego namawiam, ale na racjonalnych zasadach jeżeli pojawią się możliwości dofinansowania inwestycji. A gdyby analiza nie wykazała braku korzyści to Państwo bylibyście zobligowani, niezależnie od możliwości uzyskania dofinansowania, do kupienia określonej liczby takich pojazdów w założonych terminach, żeby takie pojazdy eksploatować od 2021 roku. Biorąc pod uwagę 15 miesięcy na produkcję autobusu, to trzeba byłoby już dziś mieć 5 mln złotych plus VAT, aby 2 autobusy kupić. Analiza została przeprowadzona zgodnie z wymogami, nie jest to analiza typowa dla aplikowania o środki unijne, to nie jest ta sama analiza i zidentyfikowane zostały 2 możliwe scenariusze: konwencjonalny, czyli kupujemy nowe diesele, wariant elektryczny, czyli kupujemy pojazdy elektryczne tak, aby zapewnić te minimalne wymogi, czyli do 30 % w 2028 roku, bo dzisiaj ustawa nie mówi o dalszych terminach i porównane one zostały ze scenariuszem kontynuacji wymiany taboru na autobusy używane z silnikami na olej napędowy jako scenariuszem bazowym, czyli z tym co się dzieje dzisiaj. W momencie, kiedy jakiś pojazd osiąga taką degradację techniczną, że nie jest w stanie dalej świadczyć usług prezes MZK na wolnym rynku kupuje autobus używany kilku- lub kilkunastoletni, o niskiej wartości. Analizę

wykonuje się dla konkretnych połączeń. Biorąc pod uwagę liczbę pasażerów, strukturę trasy, strukturę zabudowy, obiekty użyteczności publicznej, zaproponowaliśmy w pierwszej kolejności linię nr 6 do obsługi taborem zeroemisyjnym. Wyszliśmy z założenia, że nie będą w Piotrkowie Trybunalskim kupowane autobusy z bardzo ciężkimi i kosztownymi dużymi bateriami o wielkiej pojemności i pomimo to nie byłyby w stanie wykonać wszystkich kilometrów zaplanowanych w rozkładzie jazdy, bo musiałyby zjeżdżać na ładowanie, tylko zastosujemy rozwiązanie stacji ładowania szybkiego w ciągu kilku minut. Ubytek prądu w bateriach byłby podczas postoju na pętli doładowywany i dzięki temu ten pojazd mógłby mieć baterię 3-krotnie mniejszej pojemności i przez to odpowiednio tańsze, byłby lżejszy, natomiast bez jego szkody dla eksploatacji podczas kilkuminutowego postoju po każdym kursie na pętli odbywałoby się ładowanie. Jeśli chodzi o rezultaty to wyszło, że nie ma obowiązku, z czego to wynika? Po pierwsze – przyjęliśmy mix energetyczny polski do obliczenia kosztów zgodnie z wymogami kosztów i korzyści środowiskowych i ten mix nie jest aż tak korzystny. O ile w Piotrkowie Trybunalskim sytuacja się poprawia w warunkach eksploatacji pojazdów elektrycznych, bo nie ma dymienia i emisji szkodliwych substancji z silników diesel, o tyle struktura produkcji energii elektrycznej w Polsce nie jest aż tak zdrowa, żeby te korzyści globalne mocno zmieniały wynik. Po drugie – cena autobusu elektrycznego. Dzięki temu, że tych baterii jest mało i stacje ładowania udało się zbić cenę autobusu elektrycznego do kwoty 2.100,000,00 tys. złotych netto i gdyby ten spadek osiągnął wymiar 67 % w stosunku do tych 2.100,000,00 tys. złotych to mielibyśmy korzyści wynikające ze zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i kosztów dla wariantu eksploatacji autobusów elektrycznych, w tym są także korzyści mieszkańców. Miasto nawet przy 67 % dofinansowania w perspektywie 15-letniej płaciłoby więcej niż przy wariancie zakupu nowych diesli. Jeżeli te korzyści mieszkańców wycenimy mniej więcej na 10 %, to dofinansowanie 77 % w warunkach cen energii i paliwa w momencie sporządzania analizy przyniosłoby korzyści. Jeżeli udałoby się Państwu pozyskać autobusy elektryczne z dofinansowaniem 85% już przy obecnych realiach cenowych mamy korzyść ekonomiczną także oprócz tego jest korzyść dla miasta z tytułu prestiżu i jest też ryzyko nowej technologii eksploatacji autobusów elektrycznych ryzyko, które nie występuje przy autobusach diesel doskonale znanych. Są też dodatkowe obowiązki w postaci modyfikacji zajezdni. W związku z efektami tej analizy, czyli brakiem korzyści ekonomicznych wskazujących na bezwarunkową zasadność eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, miasto zamierza nabywać dla swojego operatora wewnętrznego autobusy elektryczne, ale tylko w sytuacji, kiedy uzyska się możliwość ich dofinansowania ze środków zewnętrznych w skali i kompletacji zapewniających efektywność przedsięwzięcia. Zmiany w planie transportowym zostały wprowadzone ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ustawodawca nakazał, żeby w ciągu roku od wejścia w życie ustawy, a ten rok mija 22 lutego 2019 roku, w planie transportowym wskazać linie przeznaczone do obsługi taborem zeroemisyjnym, nawet w sytuacji kiedy tego taboru zeroemisyjnego bezwzględnie nabywać się nie będzie.

Punkt 3

Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028 (zał. w wersji elektronicznej).

Pani Wiesława Olejnik: Mam pytanie związane z wycofaniem linii nr 5 z powodu jej nierentowności, jak w takim razie skomunikujemy mieszkańców z ul. Wroniej, z Bujen, czy z ul. Granicznej, gdzie ta linia nr 5 dojeżdżała. Jaka linia będzie jechała w tamtą stronę ? Być może zdarzy się to o co prosiłam, postulowałam kilkakrotnie w poprzedniej kadencji, żeby może linię nr 6 od strony ul. 18-stycznia poprowadzić do ul Wroniej.
Kolejne pytanie dotyczy sprzedaży biletów z racji tego, że o tym nie mówiliśmy wcale, a wcześniej była informacja, że sprzedawane są w kioskach, „Biedronkach". Jak to wygląda i czy coś nowego pan do tego wniósł, ponieważ mam sygnały ludzi mieszkających na wielkim osiedlu przy Piomie, gdzie nie ma już żadnego punktu sprzedaży biletów.
Linia Real jeżdżąca w kierunku sklepu „Auchan", z pana prezentacji wynikało, przewoziła 254 pasażerów, w związku z tym co z tymi ludźmi, bo linii „Real" nie ma już jakiś czas odkąd nie ma samego marketu „Real", ale widać, że tam zapotrzebowanie na dojazd MZK było.

Pan Marcin Gromadzki: Zrezygnowałem z prezentacji planowanych zmian dlatego, że pan prezes już po opracowaniu koncepcji zwrócił się do nas z propozycją przeciwną. Nie 1.750.000,00 wozokilometrów, nie 2 mln, tylko 1.600.000,00 wozokilometrów. Rozpoczęliśmy pracę próbując dojść do modelu 1.600.000,00 wozokilometrów, no i proszę Państwa jest beznadziejnie dlatego, że nie tylko linie nr 5 trzeba by było zlikwidować, ale na szeregu linii albo wprowadzić częstotliwość 60-minutową, która w mieście wielkości Piotrkowa jest mało atrakcyjna dlatego, że jeśli nie trafimy na pasujący nam odjazd to, jeżeli nie jesteśmy w skrajnych peryferiach, zdążymy dojść pieszo. W sytuacji, kiedy nasza propozycja zmierzała w kierunku wzrostu liczby wozokilometrów po to, żeby zamortyzować ewentualne nagłe wyjście przewoźników prywatnych przestaliśmy w ogóle dyskutować nad szczegółami zmian, bo zakładam, że to co zaproponowaliśmy w koncepcji po badaniach marketingowych po prostu jest przeszłością. Linia nr 5 drastycznie traci pasażerów i w tym zrębie linii, które stanowią oś obsługi komunikacyjnej ma najgorszy wynik 2,3 pasażera/ km. Dlatego w tej koncepcji przyjęliśmy, że rolę linii nr 5 przejmą cztery linie na różnych odcinkach (0,3,4,8) i m.in. wybrane kursy Bujny i ul. Roosevelta, ul. Graniczna lub ul. Wronia, przewidzieliśmy to w linii nr 4. Jeśli spojrzymy na takt częstotliwości, to mamy częstotliwość 30-minutową, czyli te odcinki peryferyjne spadną z 20-30 minut. Spada nam liczba pomiędzy największymi blokowiskami generującymi największy popyt. Linia nr 0 odcinek ul. Krakowskie Przedmieście baza MZK Krakowskie Przedmieście zajazd pod bazę kilku pracowników i okolicznych mieszkańców zamiast kierowania tam linii nr 5. Zmiana jest też w linii nr 3, która obejmuje fragment linii nr 5. Największa zmiana w linii nr 4 i modyfikacja linii nr 8 pod szpital na ul. Roosevelta.
Jeśli chodzi o sprzedaż biletów licząc pasażerów to tego akurat nie badaliśmy, aczkolwiek to co się dzieje w Piotrkowie Trybunalskim jest charakterystyczne dla wielu miast w kraju. Zaczynamy mieć coraz mniej pasażerów obligatoryjnych tylko pasażerów fakultatywnych, mających wybór. Pasażerowie nie są zainteresowani kupowaniem biletów w kioskach na zapas,

tylko pod wpływem impulsu wsiadają do autobusu i oczekują biletomatu, kasownika, w którym mogą zapłacić kartą bez wydruku biletu, albo u kierowcy u którego mogą nabyć bilet. To skutkuje coraz większymi kolejkami, coraz większą utratą czasu przez innych pasażerów, bo kierowcy sprzedają bilety i stąd pomysł, aby zaokrąglać cenę takiego biletu u kierowcy, być może dodając dodatkową funkcjonalność, aby przy każdej przesiadce nie musieć dopłacać. Z tą tendencją w mieście wielkości Piotrkowa Trybunalskiego nie wygramy.

Pani Wiesława Olejnik: Dyskutowaliśmy kilka miesięcy temu, kiedy to usilnie wprowadzono sprzedaż w stałych punktach, niekoniecznie w MZK właśnie mówiąc o tym, że są kolejki i wydłuża to czas jazdy autobusu. Pytanie związane z linią „Real", zapytałam o to i pan podał w swoim slajdzie liczbę 254 pasażerów. Jest potrzeba, aby jakiś autobus komunikacji miejskiej mógł dojechać do ul. Sikorskiego, czy do NS. Czy w Państwa planach jest taka linia, żeby obsłużyć prawie 300 pasażerów?

Pan Marcin Gromadzki: Oczywiście jest linia nr 4, która została tak właśnie zaproponowana.

Pan Zbigniew Stankowski: Jest to koncepcja, analiza genialnie przygotowana, zgadzam się w 99%. Konsultujemy z panem Gromadzkim wszelkie ruchy dotyczące układu komunikacyjnego rozkładu jazdy, ale to jest koncepcja, życie i sprawy społeczne to jest druga sprawa. Decyzje będzie podejmował pan Prezydent, Rada Miasta, na wprowadzenie tej koncepcji w życie. To, czy będzie linia nr 4 jeździła na jakieś osiedle, czy będzie skomunikowane, kiedy, o której, to już jest temat wprowadzania indywidualnych rozkładów jazdy i rozwiązań.

Pan Dariusz Cecotka: W 2014 roku nasz największy pracodawca przyjął do siebie blisko 1500 pracowników. Bardzo wiele osób jest mieszkańcami Piotrkowa, którzy gdzie indziej pracowali i dojeżdżali autobusami. W momencie, kiedy zostali zatrudnieni w Haering Polska i tą linie nr 5, którą Państwo chcą zlikwidować, nie mają tak naprawdę jak się dostać do tego zakładu pracy. Linia nr 5, która dojeżdża najbliżej do tego zakładu na wysokości dworca kolejowego jest przed wszystkimi autobusami MZK, które jadą z miasta, jest to 4,6,7. Nie ma możliwości, żeby pracownicy, którzy chcieliby się dostać do zakładu linią nr 5 zdążyli do pracy. To jest efekt, że spadła atrakcyjność naszych MZK. Wystarczyło przestawić i wystartować 2-3 minuty później tą MZK z pętli, która jedzie na ul. Wronią i wielu pracowników dojeżdżałoby nią do zakładu Haering. Na przełomie roku 2017/2018 grupą pracowników poprosiliśmy dyrekcję firmy Haering Polska, żebyśmy mogli zrobić sondę. Pracownicy, którzy są mieszkańcami Piotrkowa wyrazili swoją opinię na temat dojazdów, 80 % stwierdziło, że dojeżdżałoby autobusem linii nr 5, czy jakąkolwiek inną MZK, gdyby była dużo lepiej zaplanowana i zorganizowana.

Pan Zbigniew Stankowski: Wiadomo, że rozkład jazdy jest pewnym kompromisem, że mamy Piomę, kilka lat temu był Sigmatex teraz mamy firmę Haering, dzieci, które wozimy do szkoły, nie byliśmy w stanie zapewnić komunikacji tylko do jednego zakładu.

Pan Marcin Gromadzki: W kolejnych kursach pasażerowie mieli pretensje, że przystanek dla wsiadających przy ul. Żelaznej nie spełnia ich oczekiwań z racji braku odpowiedniej infrastruktury, konieczności przechodzenia przez ruchliwą jezdnię w sposób nie taki jakby sobie wyobrażali i kategorycznie stwierdzili, że większa liczba pasażerów niż te 3 osoby, które wysiadły na przystanku ul. Żelaznej Haeringa będzie korzystać tylko i wyłącznie pod warunkiem, jeśli autobus wjedzie pod sam zakład pracy. To jest zdanie Państwa pracowników, którzy stwierdzili, że dojście w deszczu do ul. Żelaznej, te 800 m jest czymś co pracowników nie satysfakcjonuje. Rozwiązanie jest takie, że jeżeli zakład pracy spowodowałby pewne

ograniczenia możliwości parkowania samochodów indywidualnych w bezpośrednim jego sąsiedztwie i uprzywilejował ruch pojazdów komunikacji miejskiej, to tego problemu by nie było. Modyfikacja linii nr 4 wychodzi właśnie naprzeciw Państwa oczekiwaniom, dlatego że zwiększa dostępność przestrzenną, a więc jeśli ta koncepcja weszłaby w życie to będzie lepiej. A takie zakłady jak Haering, to się obsługuje liniami dedykowanymi z kursami dostosowanymi dla pracowników i warunkiem uruchomienia takiej linii jest najczęściej partnerstwo publiczno-prywatne, czyli deklaracja zakładu pracy, że nabędzie określoną, minimalną liczbę biletów miesięcznych. W Piotrkowie Trybunalskim to się nie udało i w większości miast też się nie udaje. Namawiam jednak do tego modelu, żeby postawić szlaban na parkingu i otwierać go po odjeździe autobusu i wygospodarować miejsce na płynny zajazd.

Pan Dariusz Cecotka: Z tego co słyszałem prawdopodobnie będziemy rozmawiać o instalowaniu świateł, ale tak naprawdę nie chodzi o podjechanie pod sam zakład pracy, bo to co pan powiedział to nie jest 800 m, a 400 metrów. W firmie przeprowadziliśmy sondę i wiem, że było duże zainteresowanie, w momencie kiedy byłaby lepsza możliwość dojechania do pracy. Czy wszystkie linie autobusowe musimy puszczać przez dworzec kolejowy? Tam też mamy korki w momencie kiedy jest szlaban zamknięty na przejeździe to niestety stoją po 5-10 minut.

Pan Marcin Gromadzki: Autobusy musimy puszczać tam gdzie są pasażerowie, a że akurat przystanek przy dworcu generuje największy ruch pasażerów to teraz zważmy, czy autobusy powinny się koncentrować wokół ul. Żelaznej, gdzie wysiadają te 2 osoby w kursie dojazdowym do zakładu pracy, a poza kursem dojazdowym nie chce nikt wysiadać, czy też powinniśmy koncentrować się na odcinkach takich, gdzie tych pasażerów jest najwięcej. Liczba pasażerów w dniu powszednim malejąco 1832 osoby przystanek przy dworcu na pierwszym miejscu, w drugą stronę 1512 osób itd. A więc transport zbiorowy jest niektórzy mówią „publiczny'', a więc musi zapewniać interesy jak największe i najszerszej zbiorowości. Jak brakuje pieniędzy to powinno się jeździć właśnie wszędzie tam, gdzie jest najwięcej pasażerów, bo gdyby te autobusy nie jeździły pod dworcem kolejowym to znowu utraciłyby pasażerów i Państwo musielibyście się zastanawiać, czy ograniczać ofertę przewozową, czy też wysupływać z budżetu miasta kolejne miliony na dopłatę. Jeżeli część linii zostałaby wybrana ze wspólnego przebiegu to pasażer byłby w dylemacie, czy iść na przystanek pod dworzec, czy iść na ul. Wojska Polskiego, czy jechać z ul. Słowackiego.

Pan Łukasz Janik poprosił o powtórzenie nazwy firmy, która sporządziła analizę i zapytał które to są badania przeprowadzone dla miasta.

Pan Marcin Gromadzki: Public Transport Consulting siedziba firmy mieści się w Gdyni przy ul. Strzelców, w roli ankieterów wystąpili piotrkowianie, osoby zwerbowane na różnych portalach. Była to 4 analiza dla miasta.

Pan Jan Dziemdziora zapytał kiedy te modyfikacje jeśli chodzi o linię nr 5 i wariant z linią nr 4 moglibyśmy na terenie miasta wprowadzić.

Pan Marcin Gromadzki: Jeśliby takie decyzje były to jest kwestia bardziej tygodni, niż miesięcy, ale my nie jesteśmy gestorem podejmowania decyzji, bo sytuacja nagle skręciła, zamiast wzrostu oferty przewozowej jest wniosek o jej ograniczanie z powodu bardzo złych finansów spółki.

Pani Krystyna Czechowska: Chciałam dopytać, jeżeli chodzi o wozokilometr, czy Państwo już szacowaliście jakiego rzędu byłyby to pieniądze dla spółki ?

Pan Marcin Gromadzki: Zaproponowana zmiana modelu finansowego jest uwarunkowana przepisami prawa, natomiast audyt wysokości rekompensaty nie był przedmiotem tego opracowania, natomiast sama zmiana modelu nie zmienia kwoty finansowania, bo spółka nadal jest podmiotem wewnętrznym i to od Państwa zależy jakimi środkami organizator będzie dysponował i jaka stawka zostanie ze spółką zakontraktowana. Problemem jest relatywnie wysoki koszt wozokilometra spółki, trzeba byłoby się zastanowić, które czynniki wpływają w największym stopniu na ten wzrost kosztów wozokilometra, prawdopodobnie jest to zdekapitalizowana baza i wymagający nakładów eksploatacyjnych tabor. To jest tylko opracowanie planistyczne pokazujące pewne kierunki ogólne, szczegóły nie były tu badane.

Pani Krystyna Czechowska: Ten zatwierdzany przez nas plan tej oferty przyszłościowej taboru jest to dokument planistyczny, czyli on będzie mógł ulegać zmianom. Mam pytanie, jeżeli chodzi o te zmiany umowy, bo zrozumiałam, że te zmiany muszą być wprowadzone ze względu na to, że w tym momencie my jako podmiot, spółka nie może aplikować o środki unijne, że jest to warunek konieczny, żeby mogli przedstawiać, chociażby trwałość projektu później po realizacji. W tym momencie spółka nie jest w stanie przedstawić realnych długookresowych planów prognoz finansowych.

Pan Marcin Gromadzki: W tym modelu po prostu nawet dofinansowanie nie jest możliwe, bo umowa została zawarta w innym porządku prawnym. Ona jest bardzo korzystna dla miasta z racji VAT-u, ale potem pojawiły się przepisy, które jednoznacznie określiły jak ta umowa ma wyglądać, ponieważ to jest dokument zawierany na dłuższy okres wykraczający poza okres ważności obecnej umowy, to po prostu kolejnej umowy takiej samej zgodnie z prawem zawrzeć się nie da, więc te 2 czynniki powodują, że taki zapis się znalazł.

Pani Krystyna Czechowska: Chciałam doprecyzować, bo w tym projekcie jest też wpisane wprost, że w umowie z operatorem zawarty zostanie również plan zakupów taboru na lata 2019-2028 i ewentualne zwiększenie liczby nabytego nowego taboru.

Pan Marcin Gromadzki: Tak, jest to wymóg wprost przepisany mechanizm podnoszenia jakości, aczkolwiek niestety nie ma żadnej sankcji za nierealizowanie planu. Finalnie i tak wszystko należy do Państwa głosujących nad budżetem nad WPF, bo pan prezes sam bez wsparcia finansowego miasta zrobić może niewiele, ale przynajmniej dobrze jeśli w tym dokumencie planistycznym ta możliwość jest, niż odwrotnie: niczego nie przewidujemy, nie planujemy, a robimy ad hoc bo wtedy przy aplikowaniu może być problem, że nie przewidziano tego w dokumencie planistycznym.

Pan Piotr Gajda: Pan wspomniał, że miasto straciło kilka razy szansę na dofinansowanie zakupu taboru przy odpowiednich dotacjach. Czy to wynika z faktu, że tak została skonstruowana umowa ?

Pan Marcin Gromadzki: Miasto nie straciło tylko miasto tej szansy nie miało z racji tego, że ani nie jest w ZIT łódzkim, ani też przez ministerstwo nie zostało wskazane jako miasto zdegradowane lub zagrożone degradacją. Sąsiednie miasto Tomaszów Mazowiecki jest na takiej liście, ma możliwość, z różnych uwarunkowań Piotrków był traktowany po macoszemu w różnych programach. To nie to, że Państwo straciliście tylko nie było takiej możliwości.

Pan Piotr Gajda: Dlaczego Tomaszów jest tak traktowany, a Piotrków inaczej?

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Polska Akademia Nauk opracowywała taki ranking miast, które są zagrożone kryzysem. Grożą im pewne problemy natury finansowej, ekonomicznej. Piotrków się w tych 122 miastach zagrożonych nie znalazł i to ma swoje

konsekwencje, w ubieganiu się o różne środki z różnych programów jest zupełnie inaczej traktowany.

Pan Marcin Gromadzki: Rząd w tej chwili zapowiada otwieranie wielu kolejnych projektów i programów poświęconych elektromobilności. Piotrków Trybunalski we wszystkich studiach wykonalności i analizach będzie w tym momencie liderem, bo macie świetny punkt startowy, żeby wymienić cały tabor z dużym dofinansowaniem, nawet wygrywając punkty w konkursie z innymi miastami, także to co się stało trzeba potraktować jako dobrą bazę do działań w przyszłości.

Pan Piotr Gajda: Wymienił pan pierwszy punkt, który nam nie umożliwił dofinansowania zagrożeń degradacją, a pan mówił, że było kilka takich punktów, proszę podać następne, gdzie Piotrków mógł się starać, czy też inne miasta dostały, a Piotrków z jakiejś przyczyny nie dostał.

Pan Marcin Gromadzki: Nie analizowałem w tym momencie Państwa programów RPO, natomiast zwracam uwagę, że Piotrków Trybunalski nie jest w ZIT łódzkim, ani jakimkolwiek innym, w związku z tym z tych funduszy nie mógł korzystać, a ta degradacja, o której mówiłem to jest kryterium, także powielone z obszarami ZIT w działaniu 6,1 niskoemisyjny transport miejski Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, gdzie można aplikować w tej chwili o dofinansowanie do 85 % autobusów elektrycznych do 31 stycznia 2019 roku. W tej chwili elektromobilność jest priorytetem polskiego rządu i już dzisiaj prezes NFOŚiGW i ministrowie, w których gestii są środki, zapowiadają przeznaczenie na ten cel kwoty od 3-10 miliardów złotych w ciągu najbliższych kilku lat co oznacza, że ci którzy byli w lepszej sytuacji w minionym czasie w tej chwili już odstąpią Państwu pola, bo miasta takie jak np. Pabianice, które nabyły 18 autobusów hybrydowych w ramach programu ZIT nie będą miały nawet środków na wkład własny, żeby w kolejnym projekcie, który się otworzy, nabywać autobusy elektryczne.

Pani Krystyna Czechowska Przewodnicząca Komisji Budżetu, Finansów i Planowania poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały.

W wyniku głosowania, **przy 5 głosach za, bez głosów przeciwnych, przy 3 głosach wstrzymujących,** Komisja zaopiniowała **pozytywnie** projekt uchwały w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028.

Opinia Nr 21/4/19

Pani Monika Tera Przewodnicząca Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały. **W wyniku głosowania, przy 5 głosach za, bez głosów przeciwnych, przy 2 głosach wstrzymujących, Komisja zaopiniowała pozytywnie projekt uchwały w sprawie** przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028.

Opinia Nr 9/3/19

Pani Jadwiga Wójcik Przewodnicząca Komisji Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały.

W wyniku głosowania, przy 7 głosach za, bez głosów przeciwnych, przy 3 głosach wstrzymujących, Komisja zaopiniowała pozytywnie projekt uchwały w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019 – 2028.
Opinia Nr 15/4/19

Punkt 4

Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim.

Pan Zbigniew Stankowski Prezes MZK powiedział m.in.: Intencją podwyżki cen biletów jest zwiększenie wpływów spółki. W 2019 roku brakuje nam około 3 mln złotych w stosunku do poprzedniego roku. Rekompensata została zwiększona o 1.300.000,00 złotych, w związku z tym planujemy, że podwyższając cenę usług zwiększymy wpływy o ok 700 tys. zł. Zaproponowaliśmy Państwu takie ceny, które naszym zdaniem nie spowodują zmniejszenia napełnień w naszych autobusach, a pozwolą na wygospodarowanie dodatkowych środków finansowych. Liczymy, że największy wpływ środków będzie z podwyżki cen biletów jednorazowych. Proponujemy ceny 2,60 zł za bilet normalny i 1,30 zł za bilet ulgowy oraz podwyższenie ceny biletu kupowanego u kierowcy do 3 zł. Prosiłbym o akceptację tych wniosków, które podałem w propozycji uchwały. Z panem Gromadzkim różnimy się, jeśli chodzi o bilety dodatkowe czyli, czy będzie karnet, czy nie, czy będzie bilet dwugodzinny. W związku z tym tą opcję przedstawię panu Prezydentowi i ewentualnie, jeżeli pan Prezydent zdecyduje, to przedstawimy Państwu jako poprawkę do projektu uchwały.
Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Bilet dwugodzinny wynika z postulatów mieszkańców.

Pan Marcin Gromadzki: Muszę przyznać, że to jest propozycja autorska z nikim wcześniej nieustalana i niekonsultowana. Nie dyskutuję z kwestią konieczności zapewnienia wyższych przychodów z biletów jednorazowych. W związku z tym skoro Państwo ustaliliście, że cena biletu jednorazowego to 2,60 zł nabywanego poza pojazdem ma tyle wynosić i 3 zł w pojeździe to jak gdyby nie dyskutując i nie zastanawiając się nad tym cenami przyjąłem to jako założenie niezmienne. Prawdą jest, że cena 2,20 zł za bilet jednorazowy w Piotrkowie Trybunalskim jest cena jedną z najniższych w kraju, a w mieście tej wielkości najniższą za bilet jednoprzejazdowy. Odcinki podmiejskie sieci komunikacyjnej to odcinki dedykowane dojazdom mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego do szkół, które znajdują się poza granicami miasta. W dniu powszednim wykonywane są pojedyncze kursy. Korzysta z tych odcinków 121 osób, czyli 121 osób to są wyłącznie wyjeżdżający i wjeżdżający. Zaproponowałem, żeby w związku z tym nie komplikować taryfy opłat i nie wprowadzać dodatkowych rodzajów biletów na te odcinki podmiejskie zwłaszcza, że osoby które korzystają z tych kursów to jest

społeczność uczniów, które na widok ankietera liczącego pasażerów od razu do niego podeszły z zapytaniem „ *czy będzie prowadzona kontrola biletów*" w tym kursie na odcinku pozamiejskim, bo przecież oni tych biletów pozamiejskich w większości nie mają. W związku z tym skala przedsięwzięcia jest tak niewielka, że szkoda zamawiać dodatkowe asortymenty biletów dla kilkudziesięciu osób i stąd moja propozycja, że jeżeli nie ma perspektyw wzrostu znaczenia obsługi piotrkowskiej komunikacji miejskiej obszarów gmin przyległych to dajmy sobie spokój z komplikowaniem taryfy – pierwsza zmiana. Druga zmiana – dotyczy biletu nabywanego u kierowcy. Nie wiedziałem formułując tabelkę o propozycji biletu dwugodzinnego, znałem propozycję biletu jednogodzinnego za 4 zł. Jest to sytuacja, która miała miejsce w zeszłym roku w Radomiu, bilet jednorazowy kosztował 3 zł, bilet godzinny 4 zł i biletu godzinnego nikt prawie nie kupował. Zaproponowaliśmy po badaniach marketingowych, aby zapewnić taryfie opłat cechę, którą w ekonomice transportu nazywa się korespondencyjnością - to możliwość przesiadania się na podstawie biletu jednoprzejazdowego bez dodatkowych opłat podczas jednej podróży, czyli trzeba tak wykombinować, żeby pasażer, który jedzie z dowolnego punktu miasta (poza jakimiś powiedzmy totalnymi peryferiami, gdzie jest rzadko oferta,) przesiadający się w ramach podróży w tym samym kierunku w większości zmieścił się w okresie ważności biletu. Ten czas ważności zależny jest od rozmiarów miasta. W miastach najmniejszych to jest 30 minut w miastach wielkości Piotrkowa Trybunalskiego to jest z reguły 45 minut, w Warszawie 75 minut. Dominuje głównie 60 minut, ale w Piotrkowie bardzo poważnym problemem jest ponadstandardowa wielkość kongestii drogowej dlatego, że w godz: 13:30, 16:30 autobusy grzęzną w zatorach wynikających z tych dwóch wąskich gardeł pod torami kolejowymi. Dlatego pomysł, aby przedział korespondencyjności wydłużyć do 60 minut wydaje się pod tym względem uzasadniony. Dlaczego nie 120 minut? Bilet 120 minutowy w Piotrkowie Trybunalskim to jest bilet nie jednoprzejazdowy tylko bilet czasowy, krótkookresowy. Zaproponowaliśmy, aby bilet godzinny, to nie był martwy bilet w taryfie tylko bilet w okrągłej cenie 3 zł, nabywany u kierowcy. Propozycja, aby bilet za 3 zł, który jest biletem nabywanym za równą kwotę był biletem, także godzinnym, czyli w zamian za wzrost ceny biletu jednoprzejazdowego mieszkańcy otrzymują pewną dodatkową funkcjonalność. To nie wyklucza biletu dwugodzinnego za 4 zł, jeśli Państwo uznacie że taki jest konieczny, ale jeśli nie będzie możliwy do nabycia w pojazdach i powszechnie dostępny to jego sprzedaż będzie blisko zerowa. Niezbyt entuzjastycznie podszedłem do karnetów 7-przejazdowych z niewielkim rabatem, bo zamiast 18, 20 jest 17, dlatego że wiele miast tego typu rozwiązania, czy to karnety 7-przejazdowe, 10-przejazdowe, 11-przejazdowe z jakimś skromnym nawet większym rabatem wprowadzało. Ich udział w sprzedaży nie przekracza 3 % - 1 %. Co ma na celu karnet? Gdybyśmy chcieli koniecznie utrzymać karnet, to możemy założyć, że byłby karnet w pojazdach np. za 10 zł, czyli pasażer ma do wyboru kupić bilet za 3 zł jednoprzejazdowy lub zakupić u kierowcy bilet za 10 zł i mieć 4 bilety np. po 2, 50 zł, wtedy pasażer ma bardzo poważny dylemat. Bilety okresowe – zakres w Piotrkowie Trybunalskim badań nie obejmował preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz motywacji, ale takich badań w kraju wykonuje się bardzo wiele. Chciałem poprosić o ziszczenie propozycji z różnych raportów z badań marketingowych, aby te bilety trasowane zlikwidować. W Państwa propozycji bilet sieciowy miejski miałby kosztować 88 zł, a dzisiaj kosztuje 74 zł i moja propozycja zmierzałaby do utrzymania tej ceny, bo już podwyżką jest brak biletu trasowanego, bo wówczas jego nabywca musi kupić bilet na całą sieć komunikacyjną. Z ekonomiki transportu

wynika, że najbardziej korzystną przychodową relacją jest relacja 25 do 30 pomiędzy biletem jednoprzejazdowym, a miesięcznym. W stosunku do nabywających bilety za 60 zł, a dzisiaj podwyżka jest 78 zł jest dość znacząca dlatego jesteśmy na poziomie 28 przejazdów jednorazowych, czyli nieco powyżej średniej przedziału 25-30. Różnego rodzaju symulacje prowadzone przy różnych taryfach opłat w różnych miastach powodują, że jeżeli wyjdziemy poza 30, to mamy drastyczny spadek udziału biletów okresowych, a użytkownik który jest stale związany ma bilet okresowy to jest najcenniejszy klient, bo my go mamy co miesiąc. Bilet na okaziciela u Państwa jest nieco droższy od biletu imiennego. Z praktyki różnych miast badań wykorzystania biletów nie wynika, aby bilety na okaziciela były jakoś szczególnie intensywniej użytkowane przez rodziny, czy też różne osoby, które je posiadają, niż bilety imienne. Obawiam się, czy założony cel wzrostu przychodów spółki zostanie zrealizowany przy jednoczesnym tak dużym podwyższeniu ceny biletów okresowych, dlatego że zadziała zjawisko elastyczności cenowej popytu i to także w różnych miastach było przedmiotem analiz i założenia dużego wzrostu przychodów nie ziszczały się w praktyce. **Bilet socjalny** jest to swego rodzaju ewenement piotrkowski. Taki bilet powstał w Grudziądzu za złotówkę w latach 90 i jeszcze w kilku miastach, ale bardzo szybko te bilety zostały wycofane, bo ideą pomocy socjalnej jest kierowanie jej do tego kto jej potrzebuje. To jest jak z dojazdem do Haeringa, powinna być dedykowana linia, a nie uszczęśliwianie np. mieszkańców miasta, żeby wszystkie linie we wszystkich godzinach tam dojeżdżały, żeby z każdego osiedla był dojazd. Tego typu zakłady pracy obsługuje się po prostu wyznaczając połączenie zbiorcze, które meandruje po miejscach, gdzie mogą być pasażerowie chętni na dojazd do pracy i dowozi na dedykowaną godzinę i w określonej porze odwozi.

Pan Łukasz Janik: Wspominał pan o zagrożeniach i pod koniec rozwinął temat odnośnie tego, że podwyżka cen niekoniecznie da nam planowaną liczbę przychodów ze sprzedaży biletów. Czy faktycznie jest zagrożenie, że te przychody spadną i w jakiej skali?

Pan Marcin Gromadzki: Przy podwyżce cen biletów takiego wymiaru raczej zagrożenia nie ma, dlatego że Państwo startujecie z poziomu bardzo niskiego na pułap w dużej mierze akceptowalny, natomiast ideą każdej zmiany taryfowej ma być pewne oddziaływanie na klienta i wskazywanie mu jakiejś alternatywy. Alternatywną dla wzrostu cen biletów jednorazowych powinien być karnet w równej cenie u kierowcy, który nie powoduje perturbacji, a jednocześnie zachęca do skorzystania kolejny raz. Co do analiz takich badań nie prowadziliśmy, natomiast generalnie zawsze taryfa musi w jakiś sposób kierować, musi być czytelny przekaz, że tu pogarszamy, ale za to coś oferujemy, to są jak gdyby zasady stanowienia cen i tutaj tym wabikiem jest korespondencyjność taryfy w aspekcie biletów jednoprzejazdowych i atrakcyjność sieciowych biletów miesięcznych.

Pan Sergiusz Stachaczyk: Moje pytanie bardziej jest kierowane do pana prezesa, bo są osoby, które kupowały większą ilość biletów i ewentualnie przy przegłosowaniu tych zwiększonych stawek co się stanie z tą większą ilością biletów, która zostanie przez ludzi wykupiona?

Pan Zbigniew Stankowski: Nie widzę problemu, bo jeszcze jest rozstrzygnięcie nadzorcze pana Wojewody, także podwyżka wchodzi za okres mniej więcej miesiąca, a poza tym, jeżeli nawet są bilety kupione wcześniej to my to urealniamy, czyli zmieniamy cenę, albo zwrot jest.

Pan Piotr Gajda: Panie prezesie zaskoczył mnie pan, bo już pan powiedział, że mamy za miesiąc podwyżki. Przyjąłbym Państwa propozycję, gdyby była realizowana wiedząc jaka jest sytuacja spółki przed okresem wyborów w ubiegłym roku, a to nie jest uczciwe w stosunku do

piotrkowian, dlatego będziemy przeciwko podwyżce biletów widząc, że inne miasta mogą za darmo realizować usługi transportowe.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Wybory nie miały żadnego wpływu na ewentualne zmiany cen biletów MZK, ani innych cen, które realizują spółki miasta.

Pan Andrzej Kacperek Wiceprezydent Miasta: Chciałbym w pewien delikatny sposób zaprotestować przeciwko wypowiedzi pana radnego Piotra Gajdy. Pan Marcin Gromadzki nasz dzisiejszy gość myślę, że wyraźnie wskazał na przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Z tej ustawy wynikały pewne obowiązki nałożone na gminę, dotyczące chociażby przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści, jak również z tej ustawy wynika obowiązek zmiany i dostosowania do nowych przepisów obowiązujących wcześniej przez nas przyjętych planów transportowych. Badania marketingowe i analiza sieci komunikacyjnych odbywa się w naszym mieście co 4 lata, a więc ten materiał nie jest przypadkowy, to on w pewien sposób determinuje, także ten trzeci projekt uchwały, który dotyczy przyjęcia cen za korzystanie z usług komunikacji publicznej, natomiast nie doszukiwałbym się zupełnie innych motywów, czy przesłanek naszego działania.

Pan Piotr Gajda: Ad rem – sądzę, że tam ktoś pukał przez szybę do pana i nie zwrócił pan uwagi na to co szanowny pan prelegent mówił wyraźnie wskazując na to, że Piotrkowa nie dosięgają skutki owych zaleceń rządowych w sprawie autobusów elektrycznych, natomiast wyraźnie mówiłem o tym, kiedy podwyżki cen biletów szykujecie, jak i inne podwyżki.

Pan Dariusz Cecotka: Mając przed sobą materiały to na 2019 rok spółka zakłada osiągnięcie przychodów związanych z działalnością przewozową w wysokości 4.314,000,00 tys. złotych. Czy działalność przewozowa to są właśnie tylko i wyłącznie wpływy z biletów? Bo słyszałem, że nie będzie tendencji spadkowej z wpływów biletów, a za rok 2018 mamy kwotę ze sprzedaży biletów 4.630,000,00 tys. złotych.

Pan Zbigniew Stankowski: Tak, w zestawieniu są to wpływy z biletów, ponieważ jeszcze spółka ma dochód z działalności dodatkowej. Liczymy, że utrzymamy na tym samym poziomie co w 2018 roku. Dane za 2018 rok nie są jeszcze potwierdzone przez badanie bilansu. Plan też jest na podstawie wyników i wpływów za 2018 rok.

Pan Jan Dziemdziora: Patrzę na treść paragrafu 1-go i wychodzi na to, że on jest niepełny w tym sensie, że nie zawiera w ogóle wykazu biletów 30-dniowych, natomiast taki wykaz znajduje się w uzasadnieniu. Czy to jest błąd, czy tak ma być?

Pani Agata Wypych: W paragrafie 1-szym ustęp 1 są wskazane maksymalne ceny biletów jednorazowych i karnetu, a bilety okresowe, o których jest mowa w uzasadnieniu są w załączniku nr 1 do uchwały i jest wykaz za usługi przewozowe, są bilety pełnopłatne jednorazowe zakupione u kierowcy, bilety nabywane w przedsprzedaży, ceny biletów krótkookresowych ważnych na terenie Piotrkowa, czyli bilet dwugodzinny i bilet jednodniowy. W punkcie 4-tym są ceny biletów okresowych i tutaj wszystkie bilety są wymienione w tym załączniku. Ważnie jest też to co jest w tym załączniku pod tabelką, bo tutaj mamy szczegółowo wyjaśnione rodzaje biletów i co to jest ten bilet dwugodzinny – bilet ważny przez 120 minut od momentu zakupu u kierowcy lub po skasowaniu w autobusie, bilet jednodniowy – ważny w danym dniu. Nie można biletu jednodniowego wykorzystać następnego dnia. Załączniki nr 2 i 3 do projektu uchwały nie uległy zmianie.

Pani Krystyna Czechowska Przewodnicząca Komisji Budżetu, Finansów i Planowania |poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały.
W wyniku głosowania, **przy 5 głosach za, 3 głosach przeciw i 1 głosie wstrzymującym,** Komisja zaopiniowała **pozytywnie** projekt uchwały w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim.
Opinia Nr 22/4/19

Pani Monika Tera Przewodnicząca Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały.
W wyniku głosowania**, przy 6 głosach za, 2 głosach przeciw, 1 głosie wstrzymującym, Komisja zaopiniowała pozytywnie** projekt uchwały w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim.
Opinia Nr 10/3/19

Pani Jadwiga Wójcik Przewodnicząca Komisji Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały.
W wyniku głosowania, przy 6 głosach za, 3 głosach przeciwnych, przy 1 głosie wstrzymującym, Komisja zaopiniowała pozytywnie projekt uchwały w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Piotrkowa Trybunalskiego i gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz cen i opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego, wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Piotrkowie Trybunalskim.
Opinia Nr 16/4/19

Punkt 5

Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

Pan Jan Dziemdziora: Czy przy zmianie bądź modyfikacji przebiegu linii komunikacyjnych linii nr 4 będziemy musieli tą uchwałę zmienić?

Pani Agata Wypych: Przy tej uchwale zawarty jest wykaz wszystkich przystanków komunikacyjnych na terenie miasta. Jeżeli nastąpiłaby sytuacja, że jakaś nowa lina

komunikacyjna i jakaś trasa będzie przeprowadzona inaczej przez takie ulice, w których nie ma przystanków komunikacyjnych, gdzie zajdzie konieczność usytuowania kolejnego przystanku, to jak najbardziej będzie trzeba zmienić uchwałę, ale jeżeli będzie tak poprowadzona siatka komunikacyjna i linia komunikacyjna, że przy ulicach znajdują się już przystanki, to wtedy nie ma takiej potrzeby.

Pani Krystyna Czechowska Przewodnicząca Komisji Budżetu, Finansów i Planowania |poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały.
W wyniku głosowania, przy **6 głosach za, bez głosów przeciw, przy 3 głosach wstrzymujących,** Komisja **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały zmieniającą uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.
Opinia Nr 23/4/19

Pani Monika Tera Przewodnicząca Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego i Inwentaryzacji Mienia poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały. W wyniku głosowania, **6 głosów za, bez głosów przeciw i 2 głosach wstrzymujących, Komisja pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały zmieniającą uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.
Opinia Nr 11/3/19

Pani Jadwiga Wójcik Przewodnicząca Komisji Polityki Gospodarczej i Spraw Mieszkaniowych poddała pod głosowanie przedmiotowy projekt uchwały. W wyniku głosowania, **przy 7 głosach za, bez głosów przeciw, przy 3 głosach wstrzymujących, Komisja pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały zmieniającą uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Piotrków Trybunalski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

Opinia Nr 17/4/19

Punkt 6

Sprawy różne.

Pan Mariusz Staszek: Na jakim etapie jesteśmy odnośnie ciepłownictwa ?

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Materiały dotyczące modernizacji systemu ciepłowniczego przygotowuje firma AUDYTEL S.A. z Warszawy w konsorcjum z firmą Energorozwój S.A. z Warszawy. Firma ma za zadanie przygotować takie dokumenty w 3 etapach. Pierwszy etap – analiza wstępna, która obejmowałaby analizę rynku ciepłowniczego i istniejącego systemu, w celu wypracowania rekomendacji dla zamawiającego kierunku modernizacji systemu ciepłowniczego. Drugi etap – studium wykonalności

wybranego wariantu. Trzeci etap – raport z wyceny aktywów ciepłowniczych. Pod rozwagę były brane dwa warianty, w tym 1 wariant z dwoma opcjami. Wariant modernizacji istniejącego systemu ciepłowniczego, czyli wariant pierwszy - modernizacja istniejących kotłów na obu ciepłowniach, wariant drugi - modernizacja istniejących kotłów z tym, że budowa układu kogeneracyjnego, czyli produkcja energii elektrycznej. Trzeci wariant to budowa układu kogeneracyjnego z wykorzystaniem paliwa jako gaz ziemny. Te wszystkie warianty poddane były analizie wielokryterialnej i w takich aspektach jak: aspekt finansowy, ekonomiczny, ekologiczny, techniczny i społeczny. Najkorzystniejszy jest wariant, który mówi o budowie układu kogeneracyjnego z wykorzystaniem paliwa gazowego. Pod ten wariant wykonywane jest studium wykonalności. Jeśli chodzi o wstępny koszt poszczególnych wariantów to ten wariant pierwszy dotyczący modernizacji istniejących kotłów kosztuje 72.250.000,00 złotych, wariant drugi z opcją drugą od 100-107 mln złotych i ten wariant, który został jak gdyby rekomendowany do dalszych prac, kosztuje 47 mln złotych; ponieważ naszym ekspertem są pracownicy Politechniki Warszawskiej były dyskusje i w dalszym ciągu jeszcze jest do dyskusji, czy zastosować turbinę elektryczną, czy też silniki gazowe do wytwarzania prądu elektrycznego. Był również problem, czy w mieście Piotrkowie jest taka ilość gazu, która zapewniałaby bezproblemowe rozwiązanie tych obu ciepłowni. Wystąpiliśmy do zakładu gazowniczego i otrzymaliśmy oświadczenia o warunkach przyłączenia do sieci gazowej, zarówno jednego, jak i drugiego obiektu. To studium wykonalności będzie przygotowane do wariantu kogeneracji gazowej, będzie to jeden z elementów wystąpienia o dofinansowanie ze źródeł zewnętrznych. Takie dofinansowanie w trakcie roku ma się pojawić.

Pan Piotr Gajda: Jestem zdziwiony tą „wrzutką", bo problem jest wyjątkowo poważny i sądzę, że będzie on zaprezentowany jako dobrze przygotowany materiał dla radnych na posiedzeniach komisji. Zwracam się do pani przewodniczącej Komisji, żeby przygotowany był dobrze temat wraz z materiałami pisemnymi, żeby radni się zapoznali z zagadnieniem.

Pan Adam Karzewnik Wiceprezydent Miasta: Panie radny ja odpowiadałem na pytanie, a ponieważ temat jest ważny, to zamierzamy przeprowadzić prezentację dla Państwa.

Na tym protokół zakończono.

Przewodnicząca Komisji
Komisji Administracji, Bezpieczeństwa Publicznego
i Inwentaryzacji Mienia Komunalnego

Monika Tera

Przewodnicząca Komisji
Budżetu, Finansów i Planowania

Krystyna Czechowska

Przewodnicząca Komisji
Polityki Gospodarczej i Spraw
Mieszkaniowych

Jadwiga Wójcik