BR.0012.4.13.2021

**P R O T O K Ó Ł nr 40/21**

z posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska, Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej,

odbytego w dniu 29 października 2021 r. w godz. od 1000 do 1050

**Członkowie Komisji obecni na posiedzeniu:**

1. Stanisław Kowalik - przewodniczący
2. Bartosz Bluma
3. Kazimierz Drewek
4. Renata Dąbrowska
5. Sebastian Matthes
6. Janina Kosiedowska

**Członkowie Komisji nieobecni na posiedzeniu:**

1. Patryk Tobolski - usprawiedliwiony
2. Krzysztof Pestka - usprawiedliwiony
3. Bogdan Kuffel - usprawiedliwiony
4. Kazimierz Jaruszewski - usprawiedliwiony

**Komisja składa się z 10 członków, 4 członków nieobecnych, po stwierdzeniu quorum Komisja jest władna do podejmowania prawomocnych opinii i wniosków.**

**Spoza komisji w posiedzeniu uczestniczyli:**

1. Arseniusz Finster - Burmistrz Miasta Chojnice
2. Jan Koperski - Z-ca Przewodniczącego Rady Miejskiej w Chojnicach
3. Dariusz Sawicki - Prezes Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o.
4. Sylwester Mietelski - Przedstawiciel Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o.

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji Ochrony Środowiska, Gospodarki Komunalnej   
i Mieszkaniowej Pan Stanisław Kowalik. Przewodniczący stwierdził quorum, powitał zebranych członków komisji oraz gości i przedstawił temat posiedzenia: **informacja prezesa MZK   
Sp. z o.o. w Chojnicach na temat działalności spółki oraz planów jej rozwoju w latach przyszłych,** *do którego nie wniesiono uwag*.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – proszę Państwa chciałbym przypomnieć, że 11 października mieliśmy pierwsze spotkanie na posiedzeniu dotyczącym działalności spółki oraz planów jej rozwoju w latach przyszłych. Pan prezes jak i również panowie, którzy uczestniczyli w tym spotkaniu bardzo szeroko i szczegółowo omówili problem spółki. Przedstawili różne aspekty, z którymi boryka się firma. Również wiele pytań było do Pana prezesa i członków, którzy uczestniczyli w tym spotkaniu. Pan burmistrz Kopczyński również starał się pewne rzeczy tutaj wyjaśnić. Natomiast dzisiaj, być może to będzie krótsze spotkanie, bo wiele aspektów zostało już zasygnalizowanych. Mamy materiały z tego spotkania, jak również przygotowane przez zarząd spółki materiały, które również Państwo macie do wglądu.   
I dodatkowo, co jeszcze tutaj Panowie chcielibyście nam powiedzieć, jeśli chodzi   
o funkcjonowanie spółki. Bardzo proszę Pan prezes.

* **Prezes Dariusz Sawicki** – witam serdecznie. No cóż, wszystko przedstawiłemna tym pierwszym spotkaniu, teraz mogę tylko dodać, że od momentu, gdy się spotkaliśmy pierwszym razem do dnia dzisiejszego dalej wzrasta cena paliwa. Już od momentu przygotowania planu na 2022 rok paliwo już wzrosło 16%, to jest 68 gr na litrze. Na przyszły rok planujemy, przy założeniu wzrostu o 10%, wydatki na paliwo w kwocie 1.575.600 zł. Przy wysokości rekompensaty, już jak gdyby podpisałem na rok 2022, która będzie wynosiła 5.031.080,00, to koszt paliwa wynosi 31,3%. A więc jedna trzecia wartości rekompensaty, to są koszty paliwa. No, dobija nas przede wszystkim to paliwo. Nie wiemy jak to długo jeszcze potrwa i jak długo jeszcze wytrzymamy. Nie jesteśmy w stanie już nic więcej zaoszczędzić. Teraz kolejny kierowca odchodzi z końcem października. Myślimy, że do końca roku jakoś sobie poradzimy, zakładając, że nie będzie chorobowego. Bo jak będzie chorobowe, to będzie ciężko. Tutaj kierownik Działu Przewozów sam w razie czego jeździ, kierownik przewozów również siedzi na dyspozytorni. Tak że oszczędzamy jak możemy, ale ta przyszłość jest niewiadoma. Niewiadoma, bo nie wiemy, kiedy zaczną się stabilizować ceny paliwa. Na daną chwilę jest ciężko. To tyle z mojej strony od ostatniego spotkania.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Ja witam Pana burmistrza. Chciałbym powiedzieć Panie burmistrzu, że w pierwszej części spotkania, które odbyło się 11 października, Pan prezes z członkami, którzy również uczestniczyli w tym spotkaniu, bardzo szczegółowo   
i wnikliwie przedstawił sytuację jaka występuje w spółce. Było wiele pytań, wiele odpowiedzi również tutaj udzielił Pan burmistrz Kopczyński. Natomiast chciałbym dzisiaj sfinalizować tą sprawę dotyczącą kondycji firmy i pochylić się nad tym jak pomóc, czy rozwiązać problem, który dzisiaj występuje w firmie.

Ja, proszę Państwa, pozwolę sobie przedstawić pismo, które otrzymałem dzisiaj na moje ręce   
z tej firmy, od Komisji Zakładowej NSZZ Solidarność przy MZK w Chojnicach. Zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska, Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej o podjęcie działań   
w celu poprawy finansowej spółki w związku z trwającą pandemią COVID-19. I tak, punkt pierwszy – brak dochodów ze sprzedaży biletów w okresie od 01.01 – 31.05.2021r. – nauka zdalna (w szkołach). Punkt drugi – ostatnia podwyżka biletów w 2011 r., o czym już rozmawialiśmy na pierwszym spotkaniu, więc te punkty się tutaj powtarzają. Punkt trzeci – zarządzeniem Burmistrza wprowadzono ulgę na bilety miesięczne w wysokości 50% od 01.01.2018 r. bez rekompensaty. I to też o tym rozmawialiśmy. Punkt kolejny – brak rewaloryzacji dopłaty do działalności podstawowej – jedna z najniższych dopłat w Polsce na 40 tys. mieszkańców. O tym również dyskutowaliśmy. Kolejny – dochody z działalności dodatkowej przeznaczamy na działalność podstawową. Kolejny – nagły wzrost cen paliw,   
o którym też już rozmawialiśmy, zresztą Pan prezes dzisiaj również to uwypuklił. Następny punkt – brak środków na odnowę taboru – średnia wieku 12 lat, o którym też rozmawialiśmy. Więc myślę, że te punkty są zbieżne z dyskusją jaką przeprowadziliśmy 11 października.   
A w związku z tym Panie burmistrzu jak tutaj zaradzić, żeby rzeczywiście firma, która funkcjonuje na rzecz miasta jakoś bardziej stanęła na równe nogi. Nie mówimy tutaj o zakupie autobusów, bo to wiadomo, że to generuje duże niewątpliwie koszty, jeśli chodzi o budżet miasta, musimy poszukiwać zewnętrznych środków na ten cel. Natomiast na obecną chwilę, jak tutaj my, z pozycji urzędu, możemy pomóc firmie? Bardzo proszę Pan burmistrz.

* **Burmistrz Arseniusz Finster** – są cztery aspekty. Na dwa nie mamy wpływu, na dwa mamy wpływ. Nie wiemy, co będzie z cenami paliw, prognozują nawet, że 7 zł ma kosztować paliwo. Jeżeli tak będzie, to będzie bardzo źle. Drugi aspekt, na który nie mamy wpływu, to na pewno pandemia. Czy dzieci będą jeździć do szkół, czy nie. Coraz więcej szkół przechodzi na nauczanie hybrydowe, czy już na odległość. Dzisiaj słyszałem w radiu, że 45% szkół w Warszawie jest już zamkniętych. Tak że to są dwa aspekty, na które nie mamy żadnego wpływu i musimy się dopasować do tych okoliczności jakie będą. Trzeci aspekt, na który mamy wpływ, to Pan prezes rozmawiał ze mną i z Panią skarbnik, i my w budżecie,   
  w prowizorium budżetowym zwiększyliśmy dopłatę do MZK, właściwie o taką kwotę jaka jest logiczna ze względu na naszą sytuację ekonomiczną miasta i też na sytuację spółki. Jeżeli chodzi o autobusy, to my nie wykluczamy finansowania wkładu własnego w formie dopłaty do spółki w zakupie nowych autobusów i tutaj nie możemy przestać, musimy mieć taki jakiś logiczny ciąg, żeby kolejne autobusy kupić. I tu już patrząc na wymogi Unii Europejskiej i te, które rząd będzie przyjmował musimy realnie pomyśleć chyba   
  o autobusach elektrycznych, nie będzie innego rozwiązania. Tak więc ja mogę zapewnić   
  o dwóch rzeczach, że zwiększymy dopłatę i to już jest w budżecie. I że będziemy na pewno znajdować środki na zakup nowych autobusów. Na pandemię nie mam wpływu, na to czy młodzież będzie chodziła do szkół też nie mam wpływu. Tak że trzeba będzie reagować   
  w zależności od sytuacji. Miejmy nadzieję, że tą pandemię wreszcie pokonamy do wiosny   
  i wszystko wróci do normy.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Czy ktoś z Państwa radnych jeszcze miałby pytania dodatkowe? Bardzo proszę Pan radny Bartosz Bluma.

* **Radny Bartosz Bluma** – miałbym szereg pytań, bo na poprzednim spotkaniu niestety nie było opcji, żebyśmy zdążyli wyczerpać ten punkt. Znaczy, moje pytanie wiążę się z tymi pytaniami, które ja zadawałem poprzednio, czyli mówiłem o takiej strategii spółki. No faktycznie Panowie podkreślali, że dzisiejsza strategia, to właściwie walka z dnia na dzień   
  o to, żeby być. Natomiast według mnie, żeby spółka miała szanse na jakieś perspektywy, to ta strategia musi być jednak w dłuższej perspektywie czasu opracowana. Zatem chciałbym od Państwa usłyszeć taką informację dotyczącą tego, jak Państwo zamierzają w najbliższych latach pomyśleć o zmianie w funkcjonowaniu spółki. Czy dopuszczają Państwo możliwość zmiany całej siatki połączeń, jeżeli chodzi o miasto Chojnice? Bo zdaję sobie sprawę, że są linie bardziej uczęszczane, część jest mniej uczęszczana. Pytanie, co w tym zakresie Państwo zamierzają zrobić?
* **Burmistrz Arseniusz Finster** – siatka połączeń, w mojej ocenie, będzie mogła być zmieniana wtedy, kiedy będzie się zmieniał układ komunikacyjny miasta. My w tej chwili, jak Państwo wiecie, zbudowaliśmy na przykład Winogronową i Czereśniową, ale jesteśmy właściwie w przededniu budowy zachodniego obejścia, ono na pewno będzie zbudowane, projektujemy łącznice, te o których też wiecie, i te zmiany siatki drogowej, trajektorii dróg, spowodują na pewno wymóg zmiany układu linii, które obsługuje MZK. Z drugiej strony powstają też nowe firmy w Chojnicach i one też będą pewnie warunkowały możliwości wykorzystania naszego taboru do przewożenia ludzi do pracy. Ale najważniejsze jest to, żeby miasto Chojnice i gmina Chojnice traktowały MZK jako swoją firmę wewnętrzną, bo bez gminy my nie jesteśmy w stanie uciągnąć tego wózka, który nazywa się transport publiczny. Ja żałuję jednej rzeczy, że nie udało mi się Pana wójta przekonać do tego, żeby gmina objęła część udziałów w MZK. Najlepiej byłoby, gdyby ten podmiot był współwłasnością miasta i gminy. Ale i tak Pan wójt zrobił olbrzymi krok do przodu, bo od kilku lat przecież finansuje też dopłatą przewozy na terenie gminy Chojnice.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Czy Pan prezes jeszcze chciałby coś do tego dodać?

* **Prezes Dariusz Sawicki** – chciałbym powiedzieć odnośnie naszej strategii. Nasza strategia to najważniejsze żeby zapewnić naszym pasażerom jak najlepszy transport, bezpieczny, ekologiczny. Mówię, z naszych środków staramy się to co możemy, wymieniamy dwa autobusy rocznie. Wiadomo, że to nie są nowe autobusy, tylko to są dziesięcioletnie załóżmy, tak jak teraz wymieniliśmy trzy autobusy. Natomiast od organizatora, od miasta też zależy, żeby na przykład były te autobusy kupowane jako nowe. Jest taki program, do 20 grudnia można składać wnioski i te pieniążki będą przyznane nawet nie w tym roku, nie wiadomo czy w przyszłym, a może dopiero w 2023. I tam naprawdę mamy duże szanse, bo jest skierowany do małych miejscowości, najbardziej do małych miejscowości i myślę, że 70-80% jesteśmy w stanie odzyskać z Unii Europejskiej. Myślę, że to jest dobry program.   
  I to są wszystko autobusy zeroemisyjne, czyli albo elektryczne, albo wodorowe.
* **Radny Bartosz Bluma** – i na ten program Państwo składali?
* **Prezes Dariusz Sawicki** – my nie możemy, bo to robi tylko organizator, czyli miasto.
* **Radny Bartosz Bluma** – a gmina będzie składała?
* **Prezes Dariusz Sawicki** – gmina też nie. Tylko właściciel, czyli miasto Chojnice.
* **Radny Bartosz Bluma** – chodzi mi o gminę miejską. Gmina miejska też nie będzie składała?
* **Prezes Dariusz Sawicki** – złożyłem wniosek, rozmawiałem z Panem Kamińskim, no i to na razie tak utknęło. Tak że czekamy. Ostatnio Pan wiceburmistrz Kopczyński mówił, że będzie to rozpatrywał, więc czekamy. Mamy czas do 20 grudnia, żeby złożyć wniosek.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – proszę Państwa, Pan burmistrz jednoznacznie deklarował, że te dwa aspekty, o których tutaj wspomniał, że możemy jako miasto partycypować w pewnych tutaj pieniądzach, które mają do firmy spłynąć, czyli zakup tych nowych elektrycznych autokarów, jak i również dofinansowanie do spółki. I to będzie zapewne się działo. Natomiast, jeśli dyrektor Kamiński przedstawi burmistrzowi to pismo, które Pan prezes tutaj sygnalizował, myślę, że tym tokiem postępowania będzie realizowana ta kwestia.

Bardzo proszę radny Bartosz Bluma.

* **Radny Bartosz Bluma** – ja ponownie będę drążył temat, bo jeżeli chodzi o te siatki połączeń, o czym mówił też zresztą Pan burmistrz w swojej wypowiedzi, że ona będzie dostosowana do istniejącego, czy powstającego układu komunikacyjnego miasta. No sytuacja zawsze będzie się zmieniała, tego nie unikniemy. Nowe drogi będą powstawały, zakłady będą powstawały. Tak się dzieje od lat i tak się będzie działo w przyszłości, więc to jest coś, co będzie musiało na pewno systematycznie być realizowane i powinno być realizowane, według mnie. Ja mówię na przykładzie chociażby Małe Osady – Pawłówko, tam gdzie mam okazję mieszkać. Chciałbym, żeby moje dzieci… Nawet ja chciałbym jeździć do pracy. Fizycznie jest to awykonalne na dzień dzisiejszy. Siatka połączeń funkcjonująca obecnie uniemożliwia mi, bo ja ani na godzinę siódmą nie jestem w stanie   
  z dzieciakami pojechać do szkoły, ani nie jestem w stanie dojechać do pracy, ani z tej pracy wrócić. I to jest największa bolączka, według mnie, układu komunikacyjnego w naszym mieście i tej siatki połączeń funkcjonującej, że mieszkańcy, nawet jeżeli by chcieli, to są skazani niestety ale na inne środki komunikacji i najczęściej kończy się to jazdą samochodem. Natomiast pytanie – na ul. Tucholskiej jeździ zarówno dwójka, jeździ ósemka, których duża część tras się pokrywa. Nie mówię, że jest w stu procentach to samo, bo wiadomo, że jakieś różnice są. Natomiast pytanie, czy nie myśleli Państwo o tym, żeby rzeczywiście uprościć, być może zlikwidować część linii, być może zamiast dwóch stworzyć jedną nową, która by w miarę dawała możliwość pewnej regularności, czyli żeby one jeździły w jakichś cyklach konkretnych, na przykład co pół godziny jeden autobus. To byłoby idealne rozwiązanie i to jest przewidywalne dla mieszkańców, bo nie ukrywajmy… Ja pamiętam w okresie studiów, mieszkając w Toruniu – nie jestem w stanie porównać tych dwóch miejscowości, bo wiadomo, nie ma czego porównywać – ale idąc na przystanki wiedziałem, że mam autobus co 10 minut. I to dla mnie była największa pewność, że ja idę na ten przystanek i ja jestem w stanie tam dotrzeć. Gdyby mieszkańcy wiedzieli, że mają co pół godziny autobus, z pełną świadomością tego, to byliby w stanie też zmienić swoje nawyki komunikacyjne, bo wiedzą, że ten autobus jeździ. Natomiast na dzień dzisiejszy, jeżeli dziecko moje ze szkoły może wrócić o godzinie bodajże 1440, czy 1540, to jest ostatni autobus, którym… Mówię, dzieci w szkole podstawowej, końcówka szkoły podstawowej, mają zajęć dodatkowych dosyć dużo i nie są w stanie wrócić do domu.
* **Pan Sylwester Mietelski** – po szesnastej jeszcze jest też dwójka, też wrócą. Nie ma problemu. Dwójka od godziny powiedzmy 1135 do 1600 to minimum co godzinę, co czterdzieści minut jest.
* **Radny Bartosz Bluma** – natomiast jeżeli chodzi o zajęcia dodatkowe, to one się kończą zazwyczaj o siedemnastej, osiemnastej, czasami nawet o dziewiętnastej, ale to już te najpóźniejsze. Natomiast brakuje tej przewidywalności i jak ja rozmawiam z mieszkańcami miasta i pytam ich co z komunikacją, zresztą i sam próbuję z tego korzystać, to największą bolączką jest to, że ona jest nieprzewidywalna. I to jest chyba największy problem. Druga sprawa to ta sieć, układ sieci, trudno się przemieścić. Czy myśleli Państwo o takich rozwiązaniach, które funkcjonują w dużych miastach o podobnej strukturze, jeżeli chodzi   
  o terytorium – bo nasze miasto nie jest położone, tak jak chociażby Szczecinek, przy głównej arterii, jest na zasadzie okręgu – gdzie funkcjonuje coś takiego jak przystanki „rendez-vous”, takie przesiadkowe, które pozwalają skomunikować różne części terytorium, a unikają długotrwałej komunikacji przez całe miasto jednym autobusem. Czy coś takiego było rozważane, albo Państwo myślą, żeby takie rozwiązanie wprowadzić?
* **Pan Sylwester Mietelski** – powiem troszeczkę inaczej, odnośnie przykładowo samej Rzepakowej albo strefy ekonomicznej w Topoli. Na ulicę Rzepakową wszystkie linie numer siedem, gdzie największa częstotliwość jest linii numer siedem w mieście naszym, wszystkie kursy jeździły, czyli trzydzieści bodajże cztery kursy linii siedem wjeżdżały w Rzepakową. Zostały trzy. Nie było żadnego zainteresowania. Takie duże osiedle. Strefa ekonomiczna – wszystkie linie numer osiem, ponad dwadzieścia kursów jeździło do Topoli. Nie ma żadnego.
* **Radny Bartosz Bluma** – ale czy ktoś pytał tych mieszkańców, tych użytkowników samochodów, dlaczego oni nie jeżdżą?
* **Pan Sylwester Mietelski** – zakłady pracy jak Meblik, jak materace, same się zwracały do nas. Myśmy dopasowywali godziny dojazdów do godzin pracy, bo myśmy sami od siebie tego nie brali. Wszystkie kursy linii osiem jeździły do strefy ekonomicznej i tak samo siódemka, która jest największą linią, w Rzepakową wjeżdżała. Tam zostały trzy kursy, a na linii numer osiem w strefie ekonomicznej nie ma żadnego autobusu. Nie było zainteresowania po prostu.
* **Radny Bartosz Bluma** – ja zdaję sobie sprawę, bo tak samo nasz samorząd występował swego czasu o to, żeby udostępnić jakieś dodatkowe połączenia, żeby ułatwić, umożliwić mieszkańcom dotarcie do centrum miasta. Natomiast tak samo zakłady pracy. Zakładam, że mimo że zakład pracy zabiegał, jego pracownicy z tego nie korzystali. Czy ktokolwiek pytał tych pracowników, jakieś badania były przeprowadzone, dlaczego oni nie chcą korzystać   
  z komunikacji miejskiej? Tak samo dotyczy mieszkańców ulicy Rzepakowej – dlaczego, mimo że jest dostępna, nie korzystają? Ja zdaję sobie sprawę, że dobrymi chęciami, jak mówią, to piekło jest wybrukowane. Ja rozumiem, że ja bym też chciał co piętnaście minut mieć autobus, ale nie da się tego zrobić, to fizycznie jest niewykonalne. Natomiast pytanie, czy ktoś pogłębił tą analizę o samych użytkowników? No bo ludzie z jakichś powodów nie jeżdżą tym autobusem, jeżdżą samochodem, czy korzystają z innych środków lokomocji, najczęściej oczywiście samochodem jadą samodzielnie do pracy i zawalają parkingi, które stoją zapchane tymi samochodami. Czy w tą stronę spółka zamierza iść, żeby po prostu faktycznie zapytać użytkowników autobusów, co by musiało się stać, żeby oni chcieli z tego korzystać?

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – proszę Państwa, ja myślę, że do końca nie jest to tak, jak tutaj kolega Bartosz przedstawia, ponieważ cała sytuacja wygląda w ten sposób, że ludzie są bardzo wygodni i jak on ma stać na przystanku 10-15 minut, czekając na autobus, to dosłownie w ciągu minuty siada w swoje auto i odjeżdża i przemieszcza się we właściwym kierunku. Natomiast druga sprawa, to nie jest tak też do końca, że autobus musi akurat dzieci zawozić. Poszczególne klasy kończą o różnych godzinach lekcje, a w związku z tym nie ma możliwości   
w tej chwili fizycznej, żeby na każdą godzinę kończącą, gdzie dzieci kończą lekcje, podstawiać autobus i na tej linii akurat przemieszczać dzieci, bo jedne dzieci mieszkają na jednym osiedlu, drugie na drugim osiedlu i to już koliduje z siatką komunikacyjną, która występuje na poszczególnych liniach. I to naprawdę jest trudny temat, nad którym dyskutujemy. Burmistrz jednoznacznie sygnalizował, zresztą Panowie mają to też na względzie, w sytuacji gdy będzie miasto się rozbudowywało, będą nowe ulice, będą nowe tworzone zakłady, będzie zmiana oczywiście siatki komunikacyjnej i wówczas będzie można być może dopasowywać. To nie da się idealnie wszystkiego, bo nawet w Warszawie, w Szczecinie, w Poznaniu takich rozwiązań idealnych nie ma. Zawsze są jakieś sytuacje, gdzie ktoś powie, nawet będzie to pojedyncza osoba i zgłosi, że ona chciałaby jechać, a nie może, bo autobus nie przyjeżdża akurat na tą chwilę, na którą ona by chciała się przemieścić w inne miejsce. Tak że idealnych rozwiązań nie ma i tutaj panowie na pewno mają to na względzie i będą nad tym pracować. Ale, tak jak już powiedziałem, niestety to się nie da tak zrobić na życzenie, tak jak tu Pan Bartosz chciałby sobie to… akurat żeby na jego osiedlu autobusy cyklicznie co pół godziny kursowały, bo dzieci ze szkoły, czy pracownicy z zakładów pracy mogą się przemieszczać. Jeszcze raz zaznaczam, że to jest wygodnictwo mieszkańców i oni wolą wsiąść w auto własne, czy nawet w kolegi auto   
i przemieścić się w ciągu 5-10 minut w zupełnie inne miejsce, niż czekać 15-20 minut na połączenie autobusowe.

Bardzo proszę Bartosz Bluma jeszcze raz.

* **Radny Bartosz Bluma** – Panie przewodniczący, z całym szacunkiem, ale pytanie – czym się różni mieszkaniec Chojnic od mieszkańca Gdańska, który w pierwszej kolejności wybiera komunikację miejską? Są jakieś argumenty, które za tym przemawiają, że jednak wolą zostawić to auto, tak jak Pan powiedział, mniej korzystają z tego wygodnictwa, tylko dla nich wygodniejsze jest poruszanie się komunikacją miejską. Pytanie, co takiego jest, jaka jest różnica, że rzeczywiście u nas mieszkańcy nie chcą korzystać z komunikacji miejskiej?

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – już odpowiadam. Jest bardzo duża różnica. Po pierwsze – parkingi, to co powiedział kolega Sebastian, a po drugie – komunikacja w dużych miastach jest o tyle utrudniona, że są pewne bariery – światła, tłok, tramwaje, inna komunikacja miejska, która utrudnia dojazd samochodami osobowymi. Bazując na przykładzie Warszawy, to żeby dojechać z miejsca zamieszkania do zakładu pracy, gdzie pracuje się na drugim końcu stolicy, to w zasadzie autem swoim osobowym się przemieszcza nieraz w ciągu dwóch godzin. Natomiast komunikacja miejska jest tak zorganizowana, komunikacja miejska czyli autobus lub metro, że w zasadzie w ciągu 45 minut pracownik z jednego końca miasta na drugi się przemieszcza. I to są te walory, które w dużych miastach rozwiązują problem komunikacji miejskiej. Natomiast   
w małych miastach jest wręcz odwrotnie. I tak to wygląda.

* **Pan Sylwester Mietelski** – chciałbym jeszcze dopowiedzieć. Chociażby ulica Zakładowa – Seko, Polipol. Rano, na godzinę szóstą dowozimy. Od godziny 520 jesteśmy już na ulicy Zakładowej, do godziny 545, czyli jest rozbieżność czasowa, kto chce wcześniej do pracy, może jechać, kto chce później… Cztery autobusy dowożą, a tam nie ma gdzie zaparkować. Bo co się robi? Ja jak samochodem dojeżdżam, nieraz jestem po czwartej w pracy, wpół do piątej, jadę sobie przez całe miasto, żeby go po prostu zagrzać i obserwuję sobie co się dzieje na mieście. Stoi 4-5 osób, podjeżdża samochód, bierze ich. Tam stoją 3 osoby – podjeżdża jeden samochód, bierze je. Oni się zrzucają na paliwo i tak jeżdżą. Zakłady pracy nie mają stałych godzin pracy, czyli szósta – czternasta, czternasta – dwudziesta druga, siódma – piętnasta. Przeważnie akord. Rozpoczynają bliżej szóstej, wychodzą 1515.
* **Radna Renata Dąbrowska** – jakie jest obłożenie w tych autobusach, o których Pan mówił, że te cztery autobusy tam jeżdżą w rejonie ulicy Zakładowej?
* **Pan Sylwester Mietelski** – powiedzmy około 30-40 osób. To nie jest dużo.
* **Radny Bartosz Bluma** – wszystkich razem?
* **Pan Sylwester Mietelski** – nie, nie. Bo jeżeli widzę, że są miejsca zajęte w autobusie, a ma on 35 miejsc, to około 30 do 40 osób jedzie.
* **Radny Bartosz Bluma** – na co zwrócił uwagę Pan przewodniczący, ta komunikacja   
  w dużych miastach jest dobrze zorganizowana. Ona jest realną alternatywą dla mieszkańców, żeby łatwiej się przemieszczać. Nie ukrywajmy, ale autobusy w Warszawie też jeżdżą po tych samych drogach, po których jeżdżą samochody. Oczywiście z ułatwieniami, buspasy, itd. To są rozwiązania, które przez wiele lat pewnie zostały wypracowane, albo też korzystają z dobrych doświadczeń. Oczywiście nie będziemy porównywali Warszawy do Chojnic, bo to są dwa różne światy. Dlatego my musimy generalnie opracować takie rozwiązania, które będą adekwatne dla naszego miasta. Jeżeli chodzi o cenę biletów, to myślę, że to nie jest jakikolwiek argument, który utrudnia mieszkańcom korzystanie   
  z komunikacji, bo jak Panowie podkreślili, to to są najniższe ceny w regionie. Więc de facto ceną raczej już nie jesteśmy w stanie na pewno konkurować, co najwyżej bezpłatnością komunikacji. To jest myślę, że argument, który na pewno trzeba rozważyć, bo przy dopłacie na poziomie 5-6 mln i utracie dochodów z tytułu biletów na poziomie około 1,5 mln, bardzo mocno zaokrąglając, to nie jest stosunkowo wielka kwota, ale dajemy możliwość, że rzeczywiście mieszkańcy, mając tę darmową komunikację, jeszcze bardziej zmotywowani byliby do tego, żeby z niej korzystać.

Natomiast cały czas nie uzyskałem od Państwa, jeżeli chodzi o spółkę, odpowiedzi czy planują Państwo w najbliższych 2-3 latach jakąś reorganizację struktury, być może tych autobusów dojeżdżających do Polipolu, tych wszystkich zakładów? No fajnie, że są cztery, tylko rozumiem, że one przyjeżdżają niemalże w tym samym czasie. Czy one są jakoś rozłożone?

* **Pan Sylwester Mietelski** – pierwszy jest 520, następny jest 535, następny jest…
* **Radny Bartosz Bluma** – to są różne linie?
* **Pan Sylwester Mietelski** – to jest linia 6, 7, 8 i 4.
* **Radny Bartosz Bluma** – okej. No to pytanie czy planują generalnie Państwo jakąś przebudowę siatki połączeń, jej uproszczenie, być może redukcję jakiejś sieci, która jest najmniej obłożona, która pozwoliłaby dodatkowe oszczędności w tym momencie poczynić?
* **Prezes Dariusz Sawicki** – na daną chwilę to chyba jesteśmy tak zredukowani, że już nie ma co ciąć. A jeżeli chodzi o inne miasta, my możemy zrobić… Jeżeli się porównujemy do innych miast, jak najbardziej możemy jeździć częściej, ale nie możemy mieć również najmniejszej dotacji w Polsce. Jeżeli będziemy zbliżeni do liczby mieszkańców i wysokości rekompensaty i porównamy to, to będziemy na pewno jeździć częściej. Tylko po prostu nie mamy za co jeździć i czym jeździć. Bo w dużych miastach – teraz wróciłem z konferencji czterodniowej – zakłady wszystkie się cieszą ile biorą nowych autobusów. To jest masa autobusów nowych, kupowanych przez miasta, przez organizatorów. Nawet takie małe miasto jak Kutno, naszej wielkości, 44 tys. mieszkańców, dostało teraz sześć nowych autobusów elektrycznych. Ludzie też na to zwracają uwagę, jest inny komfort, jest bezpieczeństwo inne i ludzie pewnie chcą jeździć taką komunikacją. My na daną chwilę nie mamy z czego kupować autobusów i nie możemy robić więcej kursów, bo jesteśmy ograniczeni kwotowo. A już mamy zredukowane naprawdę te połączenia. Mamy połączenia przede wszystkim do szkół, do zakładów pracy, tam gdzie ludzie jeżdżą, natomiast popołudniami to nie ma dużo tych kursów. I jesteśmy również otwarci na wszystko, jeżeli przychodzą jakieś wnioski, że mamy gdzieś jechać, bo mieszkańcy, czy samorządy się do nas zwracają, to zawsze sprawdzamy przez jakiś okres, czy to po prostu się opłaca. Jesteśmy zawsze otwarci.
* **Radny Bartosz Bluma** – ja wiem, bo z własnego doświadczenia, chociażby u nas na osiedlu korzystaliśmy kilka lat temu pamiętam, takie dodatkowe kursy były organizowane.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Proszę Państwa, chciałbym przypomnieć, że doskonale zdajemy sobie sprawę wszyscy, jak tutaj siedzimy, że nie da się porównać miasta Chojnice z dużymi miastami, ponieważ my jesteśmy skazani tylko i wyłącznie na jedną komunikację samochodową, jaką jest właśnie firma, która świadczy usługi właśnie na terenie miasta. Natomiast w dużych miastach w zasadzie jest kilka firm, które nawet jak jest kończąca się linia autobusowa, to tam się zaczyna linia metra, czy też tramwaju i w zasadzie przesiadki pasażerów właśnie w tym kierunku idące rozwiązują problem połączeń. Natomiast u nas skazani jesteśmy li tylko i wyłącznie od zakładu do kończącej się linii gdzieś na obrzeżach osiedli mieszkaniowych. Tak że zupełnie to jest… Bardzo proszę koleżanka Dąbrowska.

* **Radna Renata Dąbrowska** – ja tutaj wysłuchałam Pana Blumę, który tutaj mówił, i jest takich kilka aspektów. Mówi tu Pan o liniach bezpłatnych, że gdyby były, to czy by ludzie jeździli. Ja bym zadała pytanie sobie, czy ludzie w naszym mieście chcą korzystać w ogóle   
  z autobusów. To jest dla mnie podstawowe pytanie. Bo my możemy dać bezpłatnie, ale jeżeli ta sieć nie będzie tak zbudowana, że ja dojadę tam gdzie chcę dojechać, do pracy, czy się nawet przesiąść z linii na linię, to ja z tego nie skorzystam. Drugie co jest, to jednak jesteśmy takim miastem, co wyróżnia małe miasta od dużych, że ten przejazd, pomimo że nawet wracając z pracy, to my w tej półgodzinie jednak dojedziemy do tego domu. A jak ja pojadę tym autobusem, jeszcze gdzieś myślę o tym, żeby odebrać dziecko, zrobić zakupy, no to tak… Jestem samochodem, podjadę po dziecko, podjadę po zakupy i jestem bardzo dyspozycyjna. No ceny parkingów. No pewnie są też, ale ludzie jakoś się do tego dopasowują. Myślę o krótszych liniach. Próbowałam tutaj myśleć o mniejszych autobusach. No bo słyszałam sama na przykład osoby z naszych stron – tam Tucholska, Pawłówko – które mówią, że dojechać do szpitala no to to jest wycieczka. To jest wycieczka. My wsiadamy w autobus, to jedziemy i jedziemy. A wsiadając jednak do samochodu to jest zupełnie coś innego, bo dojedziemy tam w granicach pół godziny. Tak że ja bym zaczęła   
  w ogóle od tego, czy ludzie chcą w takich małych miastach z tej komunikacji naprawdę korzystać. Stawiamy na wygodę. Jesteśmy w ogóle narodem, gdzie gonimy za wszystkim, czas, czas, czas. Więc nawet ta godzina, czy pół godziny do tego autobusu… No nie wiem.
* **Pan Sylwester Mietelski** – ja chciałem o tych przejazdach popołudniowych. Na przykład po południu tylko pięć autobusów jeździ. Jeden jeździ do dziewiętnastej, dwa jeżdżą do godziny dwudziestej i dwa do dwudziestej trzeciej. I to jest wszystko, co mamy po południu. Wszystkie przejazdy szczytowe kończą się po godzinie siedemnastej. Już mamy rozwiezione szkoły, zakłady pracy.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – później w zasadzie to autobus widmo krąży po mieście.

* **Pan Sylwester Mietelski** – myśmy próbowali z Pawłówka zrobić kurs do szpitala, testowaliśmy go jakiś czas. Nie wypaliło.
* **Radna Renata Dąbrowska** – czyli ludzie przychodzą, chcą jeździć, a potem jest 1-2 dni   
  i nie ma tych ludzi? Ile razy liczyliście osoby?
* **Pan Sylwester Mietelski** – za mało jest tej częstotliwości. Ale to są koszty. To jest dodatkowy autobus, to jest dodatkowy kierowca.
* **Radny Sebastian Matthes** – może faktycznie te krótsze linie byłyby rozwiązaniem. Przystanek przesiadkowy taki główny gdzieś w mieście, to pewnie… Ciężko mi to sobie tak wyobrazić, ale może gdyby się nad tym pochylić, zrobić taką analizę, czy te linie krótsze   
  z jednym przystankiem przesiadkowym w mieście nie byłyby lepszym rozwiązaniem. Ja przez parę lat mieszkając w Bydgoszczy też korzystałem z komunikacji miejskiej i dzisiaj w sumie też z chęcią bym korzystał, bo latem jeżdżę skuterem, staram się tego samochodu jak najmniej ruszać. Z chęcią bym się przesiadł do komunikacji miejskiej. Faktycznie trochę kłopotliwe jest to odbieranie dzieci, musiałbym praktycznie z Leśnego, czy z pracy jechać   
  w okolice szkoły trójki i potem na Leśne. Ale gdyby ta przesiadka była po drodze, to dla mnie by to było akceptowalne. I patrząc na cenę biletu miesięcznego, z chęcią bym wziął taki miesięczny, to nie są duże kwoty.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Bardzo proszę jeszcze koleżanka Dąbrowska.

* **Radna Renata Dąbrowska** – czy zwrócili Państwo uwagę na taki aspekt jak hulajnogi? Ludzie, którzy mają dwa, trzy kilometry…
* **Radny Sebastian Matthes** – ja jeżdżę.
* **Radna Renata Dąbrowska** – tak, ja sama też skorzystałam z tego. I słuchajcie, no osoba dorosła wsiada, przenosi się bardzo szybko, koszt też nie za duży.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – bardzo proszę Pan Bartosz Bluma.

* **Radny Bartosz Bluma** – mówiąc o tych alternatywnych formach komunikacji – rower, hulajnoga, patrzmy ile osób jeździ rowerami. A jeżeli mówimy o transporcie, z naszego osiedla „Małe Osady – Pawłówko” do centrum miasta mamy dokładnie 3 km, bo do starego szpitala były dokładnie 3 km. W chwili obecnej do nowego szpitala mamy drugie 3 km, to jest około 6 km, więc faktycznie… I my jesteśmy zbudowani, nasze miasto ma te predyspozycje, żeby rzeczywiście, gdzieś w centrum miasta taki węzeł przesiadkowy powstał. Ale to nie musi być jakiś rozbudowany, to nie musi być, nie wiem, dworzec autobusowy taki prawdziwy, tylko węzeł przesiadkowy, że dwa, trzy autobusy mogą gdzieś się zetknąć. Dlatego mówię, to jest rozwiązanie, które z powodzeniem, przy takich układach komunikacyjnych, jakie mamy w Chojnicach są stosowane. Oczywiście my mamy gminę, tak. I tu o czym mówił Pan burmistrz, no gmina jest jedną z najbardziej rozległych. Ja zdaję sobie sprawę, że jeżdżenie autobusu do Dużych Swornychgaci, to jest karkołomne przedsięwzięcie poza sezonem, bo z tego nikt prawdopodobnie nie korzysta, ale mimo wszystko w sezonie jest to rozwiązanie. Szanowni Państwo, ja nie byłem zwolennikiem i nie jestem cały czas zwolennikiem wejścia Chojnic do spółki InnoBaltica, która ma ten wspólny bilet promować, ale jeżeli my nie będziemy mieli komunikacji, no to pytanie jaki jest   
  w ogóle sens, żeby w ogóle o takim projekcie mówić? A teraz to, o czym mówi Pani Renata, jeżeli my się teraz zastanawiamy, czy w ogóle jest sens tworzenia i funkcjonowania u nas komunikacji miejskiej, to na to pytanie powinniśmy sobie odpowiedzieć dużo wcześniej, zanim jeszcze my w ogóle podejmowaliśmy decyzję o wejściu do spółki InnoBaltica, bo to jest kluczowe, grube miliony złotych mają być przeznaczone na realizację tego projektu.   
  W momencie, kiedy u nas nie będzie, załóżmy, komunikacji, albo będzie ona szczątkowo tak jak jest obecnie, to to jest w ogóle zadanie, które według mnie mija się kompletnie z celem.
* **Radna Renata Dąbrowska** – ja mam jeszcze takie jedno spostrzeżenie. Bo my mówimy cały czas o autobusach w przeciągu tygodnia, od poniedziałku do piątku, kiedy pracujemy. Ale zastanówmy się jeszcze nad dniami wolnymi, gdzie większość ma wolną sobotę   
  i niedzielę. I nawet gdyby ktoś chciał dojechać do kogoś znajomego, sobie pojechać tym autobusem i skorzystać, bo ma luźniejszą formę tego dnia, nie goni tak, to nie ma tych połączeń i się nie dojedzie. Przecież do nas, żeby ktokolwiek przyjechał ze znajomych autobusem, to to jest niemożliwe, bo te autobusy nie jeżdżą ani w sobotę, ani w niedzielę.
* **Radny Bartosz Bluma** – ostatni na Małe Osady – Pawłówko jest o 1617. To jest ostatni autobus.
* **Pan Sylwester Mietelski** – to znaczy w soboty kursuje tylko linia 7, linia 8 i jeden kurs linii 4, linii 6, to jest wszystko. Nawet linii 1 nie ma. W niedzielę tylko i wyłącznie linia 7, po jednym autobusie i jeden kurs linii 4.
* **Radna Renata Dąbrowska** – a jakie jest obciążenie w niedzielę?
* **Pan Sylwester Mietelski** – tylko tyle, że do pracy dojeżdżają panie pielęgniarki i inni, bo to dowozimy, a tak to szczątkowe jest.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Wszyscy dostrzegamy, że jest to niewątpliwie ogromny węzeł gordyjski, który musimy rozwiązać. Dlatego też ja bym proponował, żeby jeszcze raz wnikliwie przeprowadzić analizę siatki komunikacyjnej, żeby rzeczywiście już dopiąć pewne tutaj połączenia, czy też przebieg pewnych ciągów komunikacyjnych, jeśli chodzi o poszczególne linie. I wówczas zastanowić się w ogóle nad kwestią, być może, wyeliminowania niektórych linii, które dzisiaj nie są kompletnie rentowne,   
a zwiększyć częstotliwość kursów na tych najbardziej uczęszczanych. Tak jak tu kolega Bartek   
i koleżanka Renia powiedziała, właśnie od osiedla Pawłówko do szpitala jest około 6 km, tam mieszkają ludzie starsi, gdzie również jest potrzeba pomocy medycznej, żeby udzielono,   
w związku z czym te autobusy powinny tam częściej kursować.

Mam jeszcze pytanie do Pana prezesa, dowiedziałem się, bo mieszkańcy mi sygnalizowali, że jest kurs do szpitala, ale w zasadzie on nie dojeżdża do samego szpitala, czyli do głównego wejścia, tylko zatrzymuje się przy rondzie im. Edwarda Gabrysia, czy też troszeczkę dalej, tam gdzie jest ta zatoczka i tam się zatrzymuje, i pacjenci muszą dreptać niestety… Jak ktoś kto naprawdę jest ułomny, czy ciężko chory, w zasadzie ta odległość dla niego, czy też niepogoda jest akurat w tym momencie, utrudnia dojście do samego szpitala, prawda? Czym to jest uwarunkowane, że właśnie tam zatrzymuje się już autobus, a na wywieszce jest szpital?

* **Pan Sylwester Mietelski** – Panie przewodniczący powiem tak. Została uruchomiona nowa ul. Winogronowa. Ona została wybudowana razem z zatokami i nawet z przystankami autobusowymi. I to jest linia 6, nie 7, która idzie do Winogronowej, pisze Winogronowa – Szpital. Ale to jest na drugiej stronie pogotowia ratunkowego, czyli przy samym pogotowiu, dojście do szpitala jest 50 metrów.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dobrze. A cóż by stało na przeszkodzie, gdyby jeszcze te 100 metrów, czy 150 metrów autobus zajechał do głównego wejścia?

* **Radny Sebastian Matthes** – czas…
* **Pan Sylwester Mietelski** – bo specjalnie zagospodarowane zostały tam nawet zatoki autobusowe, po to, żeby autobus tam… To jest wyłączona tylko linia 6.
* **Radny Bartosz Bluma** – ale to jest tylko 50 m tak faktycznie…
* **Pan Sylwester Mietelski** – to nie jest żadne utrudnienie…
* **Pan Sebastian Matthes** – ewentualnie zwrócić się do dyrekcji szpitala o otwarcie wejścia   
  z tamtej strony.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dobrze, w porządku. Ja tylko zadałem pytanie od osoby, która się do mnie z tym zwróciła. W związku z tym już mam odpowiedź, dziękuję bardzo. Więc nie ma co rozważać. Bardzo proszę jeszcze Pan Bartosz Bluma.

* **Radny Bartosz Bluma** – mam pytanie do Panów, ale też do miasta, które potem ewentualnie może być inicjatorem takich działań. Szereg samorządów opracowuje takie strategie, bardzo często robi to z wykorzystaniem właśnie publicznych jednostek, czyli szkół wyższych, instytucji, uniwersytetów. Ja akurat tak sobie z ciekawości nawet… Gliwice   
  w ubiegłej dekadzie jeszcze, bo w 2010 r. robiły na zlecenie oczywiście urzędu miasta… Gliwice, to wiadomo trochę inna specyfika, ale generalnie tam uniwersytet ekonomiczny przygotowywał taką analizę rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Pytanie, czy Państwo… No, mówię, pytanie, co możemy zrobić? Ja szukam rozwiązania, bo ja uważam, że komunikacja miejska jest dobrym rozwiązaniem, tylko ona musi być skuteczna i efektywna. To jest najważniejszy postulat. I myślę, że w tym kierunku wszyscy się zgadzamy, że to musi podążać, żeby mieszkańcy chcieli korzystać, żebyście Państwo mieli czym jeździć i żeby rozwiązywało to problemy komunikacyjne miasta. To są te trzy, powiedzmy, argumenty. Pytanie, czy Państwo mogliby się zorientować o współpracy   
  z jakim, nie wiem, podmiotem, czy z jakąś instytucją, nie wiem, Uniwersytet Gdański, być może tutaj uniwersytet w Bydgoszczy, być może Toruń, nie wiem, w jakich uczelniach, takie powiedzmy jednostki się tym zajmują. I jaki byłby generalnie koszt sporządzenia takiej analizy, takiej strategii, który, no myślę, że tutaj miasto by musiało wziąć na siebie, bo to jest jakby nie patrzeć obowiązek miasta. I potem my, jako radni, moglibyśmy ewentualnie   
  o konkretach rozmawiać. Bo ja zdaję sobie sprawę, że ani Państwo, ani my, nie znajdziemy dzisiaj rozwiązania. To są najczęściej rozwiązania, które są wypracowane przez lata w wielu dużych miastach, małych miastach, uwzględniające ich specyfikę. I myślę, że niestety, ale musimy po prostu pomóc sobie dobrymi rozwiązaniami skądinąd. Jeżeli my sami widzimy, że te nasze działania no nie są skuteczne, coś jest cały czas nie halo, nie działa to tak, jak my byśmy sobie wyobrażali, to być może warto kogoś poprosić o pomoc. Pytanie, do Państwa miałbym taką prośbę, żeby rzeczywiście Państwo przygotowali taką informację – jaki to byłby koszt i kto mógłby to zrobić? A miasto potem by to ewentualnie przyjęło do realizacji   
  i byśmy mieli konkretny materiał na podstawie, którego moglibyśmy bazować.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Czy jeszcze jakieś pytania są do panów? Bardzo proszę Pani Janina Kosiedowska.

* **Radna Janina Kosiedowska** – kiedyś, kiedy był taki okres wielkich przemian, około 10 lat, komunikacja PKS zniknęła w bardzo dużej mierze z dróg, szczególnie okołomiejskich. Czy MZK weszło na ten rynek? Czy analizowało możliwość wejścia i skuteczności, i rachunku ekonomicznego? Bo na przykład kilka lat temu, jak tak rozmawialiśmy ze znajomymi, to dla przykładu Konarzyny, stamtąd ludzie nie mieli czym dojechać, PKS w ogóle zniknął. Czyli są te białe plamy komunikacyjne. Czy MZK jakoś analizował te sprawy? No, na przykład na kierunek Silno też…
* **Prezes Dariusz Sawicki** – tam PKS zniknął po prostu, bo mu się nie opłacało.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – bardzo proszę Pan Mietelski.

* **Pan Sylwester Mietelski** – my mamy porozumienie, miasto podpisuje z naszą firmą. Jeszcze gmina wiejska podpisuje z gminą miejską. Na pozostałe gminy my nawet nie mamy prawa podpisać żadnego porozumienia, ani my nie możemy jeździć, to nas w ogóle wyklucza. Czyli jakbyśmy chcieli gdzieś, nie wiem, Konarzyny, czy chociażby Dąbrówka, Obkas, czy Rytel, już nie możemy, nas wyklucza prawo. Żadnych podmiejskich kursów nie możemy wykonywać.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – wystarczająca odpowiedź?

* **Radna Janina Kosiedowska** – tak.

**Przewodniczący Stanisław Kowalik** – dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z Państwa? Nie ma. Więc proszę Państwa kończymy dzisiejsze spotkanie. Myślę, że te wszystkie uwagi   
i spostrzeżenia będziemy tutaj analizować w określonym czasie. Natomiast chciałbym Państwa zaprosić 12 listopada na spotkanie w ZZO Nowy Dwór, będziemy rozmawiać o rozbudowie firmy, jak i również perspektywie funkcjonowania tej firmy. Czy ta data Państwu odpowiada? Jeśli nie, to proponuję 26 listopada na godz. 1000. To jest piątek i to będzie w formie spotkania,   
a nie posiedzenia.

Dziękuję bardzo, zamykam posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Gospodarki Komunalnej   
i Mieszkaniowej.

Na tym zakończono posiedzenie.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Protokołowała |  | Przewodniczący Komisji |
|  |  | Ochrony Środowiska, Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej |
|  |  |  |
| *Sylwia Szewe* |  |  |
| *Beata Biesek* |  | *Stanisław Kowalik* |